

II

(Įstatymo galios neturintys teisės aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2011 m. spalio 24 d.

dėl valstybės pagalbos SA 32600 (2011/C) – Prancūzija – Bendrovės SNCF teikiama SeaFrance SA restruktūrizavimo pagalba

(pranešta dokumentu Nr. C(2011) 7808)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2012/397/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

Komisija paprašė papildomos informacijos, kurią Prancūzijos institucijos pateikė 2011 m. gegužės 4 d.;

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV), ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

(3) 2011 m. balandžio 6 d. *SeaFrance* konkurentė bendrovė *P&O Ferries* (toliau – P&O) Komisijai pateikė skundą dėl restruktūrizavimo pagalbos;

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

(4) 2011 m. birželio 22 d. raštu Komisija pranešė Prancūzijos Respublikai apie savo sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą);

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas ⁽¹⁾,(5) Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl aptariamąsias pagalbos ⁽²⁾. Ji gavo pastabas, kurios išsamiai aprašomos V skirsnyje;

kadangi:

I. PROCEDŪRA

1.1. Su procedūra susijusios bendrosios aplinkybės

(1) 2010 m. rugpjūčio 18 d. sprendimu ⁽²⁾ Komisija patvirtino bendrovei *SeaFrance S.A.* (toliau – *SeaFrance*) skirtą sanavimo pagalbą (toliau – sanavimo pagalba), kurią po to suteikė Prancūzija. Ši pagalba buvo ne didesnė negu [40–70] mln. EUR paskola, kurią SNCF suteikė bendrovei *SeaFrance*;

(6) Prancūzijos institucijos pastabas pateikė 2011 m. liepos 14 d., atsakydamos į sprendimą pradėti procedūrą, 2011 m. liepos 22 d., atsakydamos į P&O skundą, ir 2011 m. rugpjūčio 19 d., atsakydamos į suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą;

(2) 2011 m. vasario 18 d. Prancūzijos institucijos pranešė apie 223 mln. EUR restruktūrizavimo pagalbą (toliau – restruktūrizavimo pagalba), pagal restruktūrizavimo planą teikiamą bendrovei *SeaFrance*. 2011 m. kovo 29 d. raštu

(7) 2011 m. rugsėjo 12 d. Prancūzijos institucijos pranešė apie iš dalies pakeistą restruktūrizavimo planą;

(8) 2011 m. spalio 3 d. Prancūzijos institucijos dar kartą iš dalies pakeitė restruktūrizavimo planą (toliau – iš dalies pakeistas restruktūrizavimo planas);

⁽¹⁾ OL C 208, 2011 7 14, p. 8.⁽²⁾ OL C 102, 2011 4 2, p. 2.⁽³⁾ Žr. 1 išnašą.

(9) Komisija ir Prancūzijos institucijos susitiko [...]. Vykstant procedūrai taip pat surengta daug pokalbių telefonu ⁽⁴⁾ ir daug kartų apsikeista el. laiškais. 2011 m. spalio 18 d. Prancūzijos institucijos Komisijai atsiuntė raštą, kuriame apibendrina argumentus, pateiktus prieš tai keičiantis informacija;

1.2. Su procedūra susijusios nacionalinės aplinkybės

(10) vykdamas 2010 m. birželio 30 d. pradėtą *SeaFrance* bankroto administravimo procedūrą galutinis Paryžiaus komercinių bylų teismo sprendimas dėl *SeaFrance* likvidavimo arba bendrovės veiklos tęsimo ⁽⁵⁾ turi būti priimtas 2011 m. spalio 25 d.;

(11) be to, pradėjus bankroto administravimo procedūrą trečiosioms šalims buvo leista bankroto administratoriui teikti pasiūlymus tęsti veiklą perleidus visą įmonę ar jos dalį. Pagal Komisijos turimą informaciją pateikti trys pasiūlymai perimti įmonę: vieną kartu pateikė Prancūzijos grupė *Louis Dreyfus Armateurs* ir Danijos bendrovė DFDS a. s. (toliau – DFDS) (toliau kartu – DFDS-LDA), vieną – profesinė sąjunga *Confédération française démocratique du travail* (Prancūzijos demokratinė darbo konfederacija; toliau – CFDT) ir vieną – bendrovė *SNC Being Bang Immaterial* (toliau – *Being Bang*);

(12) DFDS-LDA pateikė dalinį pasiūlymą perimti *SeaFrance* turtą ir darbuotojus už simbolinę trijų eurų kainą ⁽⁶⁾. Grupė pasiūlymo kopiją pateikė susipažinti Komisijai. Pagal šį pasiūlymą DFDS-LDA paliktų dirbti tik 460 darbuotojų (taigi 200 mažiau, negu siūloma iš dalies pakeistame restruktūrizavimo plane) ir pasiliktu frachtuojamą laivą *Nord Pas-de-Calais* (kartu su mišraus tipo keltais *Berlioz* ir *Rodin*), tačiau nepasiliktu automobilių kelto *Molière* (o iš dalies pakeistame restruktūrizavimo plane siūloma parduoti frachtuojamą laivą *Nord Pas-de-Calais* ir nenumatoma atsisakyti automobilių kelto *Molière*, bet priešingai – šį keltą išpirkti anksčiau laiko);

(13) kaip teigiama spaudoje, CFDT pasiūlymą perimti įmonę Paryžiaus komercinių bylų teismui pateikė 2011 m. rugpjūčio 24 d. CFDT norėtų išsaugoti visus (1 100) šiuo metu įdarbintus darbuotojus. Šiuo tikslu konfederacija numato už simbolinę vieno euro kainą išpirkti *SeaFrance* laivus ir neperimti įmonės išipareigojimų. CFDT numato iš bankų gauti ne mažesnę negu 50 mln. EUR užtikrintą kreditą, taip pat iš regionų ir vietos valdžios institucijų prašyti papildomo 80 mln. EUR kredito, kad galėtų įveikti naują galimą krizę;

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ Prekybos kodekso L. 622–1 straipsnio 1 dalis.

⁽⁶⁾ Vienas euras – už materialųjį turtą (veiklą, laivus, plotus ir pan.), vienas euras – už nematerialųjį turtą (kompiuterines sistemas ir pan.) ir vienas euras – už atsargas.

(14) be to, spaudoje nurodoma, kad *Being Bang* taip pat pateikė pasiūlymą perimti *SeaFrance*, kurio sąlygų Komisija nežino. *Being Bang* pasiūlymą perimti *SeaFrance* Komisijai pateikė susipažinti. Šį dokumentą Komisija gavo pasibaigus terminui, per kurį suinteresuotosios šalys galėjo pateikti savo pastabas, t. y. penkiolikai dienų nuo sprendimo pradėti procedūrą paskelbimo dienos. Todėl pagal teismų praktiką Komisija jo neperdavė Prancūzijos institucijoms ir šiame sprendime į jį neatsižvelgs ⁽⁷⁾;

(15) Prancūzija Komisijai neperdavė nė vieno iš 11–14 konstatuojamosiose dalyse nurodyto pasiūlymo. Todėl jie šiame sprendime nenagrinėjami;

1.3. Šio sprendimo dalykas

(16) šiame sprendime aptariamas tik *SeaFrance* kapitalo padidinimas, apie kurį pranešė Prancūzija, dvi atitinkamai 99,8 mln. EUR ir [40–70] mln. EUR paskolos, kurias numatoma suteikti *SeaFrance*, ir sanavimo pagalba, kurią Komisija patvirtino 2010 m. rugpjūčio 18 d.;

(17) šiame sprendime nenagrinėjamas nei finansavimo, kurį SNCF suteikė *SeaFrance*, susitarimo (SA.31331–2011/NN) pratęsimas, nei finansavimas, kurį SNCF suteikė *SeaFrance*, kad būtų pasinaudota galimybe laivą *SeaFrance Berlioz* išpirkti anksčiau laiko (SA.31252–2010/NN). Dėl šių dviejų priemonių Komisija 2011 m. birželio 22 d. taip pat pradėjo SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą;

(18) atsižvelgiant į tai, kad dėl bankroto administravimo procedūros klausimas yra skubus (Paryžiaus komercinių bylų teismas sprendimą turi priimti 2011 m. spalio 25 d.), šiame sprendime svarstoma tik restruktūrizavimo pagalba – kapitalo atkūrimas bei dvi paskolos pagal iš dalies pakeistą restruktūrizavimo planą – ir sanavimo pagalba, kurią leidžiama teikti ribotu laikotarpiu. Taigi tebevykdoma nagrinėjimo procedūra dėl finansavimo susitarimo (SA.31331–2011/NN) ir laivo *Berlioz* finansavimo (SA.31252–2010/NN);

II. PAGALBOS GAVĖJO APRAŠYMAS

(19) *SeaFrance* – tai pagal Prancūzijos teisę reglamentuojama akcinė bendrovė, kurios 100 % kapitalo priklauso taip pat pagal Prancūzijos teisę reglamentuojamai akcinei bendrovei *SNCF Participations S.A.*, valdančiai grupės SNCF, kurios 100 % kapitalo priklauso pramoninei ir komercinei viešajai įstaigai *Société nationale des chemins de fer français* (toliau – SNCF), akcinį kapitalą;

⁽⁷⁾ 2009 m. rugsėjo 9 d. sprendimo *Diputación Foral de Álava ir Gobierno Vasco prieš Komisiją*, T-227/01–T-229/01, T-265/01, T-266/01 ir T-270/01, Rink. p. II-3029, 259–272 punktai.

- (20) *SeaFrance* teikia jūrų transporto (krovininio ir keleivinio) paslaugas. Ji jas teikia tik maršrutu Kalė–Doveris. Ji užima tokias su šiuo maršrutu susijusias rinkos dalis:

	2007 m.	2010 m.
Keleiviai (*)	3 720	2 920
Kroviniai (**)	770 550	550 884

(*) Tūkstančiais keleivių
(**) Tūkstančiais vienetų

- (21) tuo metu, kai 2011 m. vasario mėn. pranešta apie pradinį restruktūrizavimo planą, *SeaFrance* laivyną sudarė šie laivai:

— trys laivai – mišraus tipo keltai (arba *ro-pax* tipo laivai, taip pavadinti pagal anglų kalbos terminą *roll-on-roll-off-passenger-ship*), kuriais galima plukdyti keleivius ir krovinius: *Rodin*, *Molière* ir *Berlioz*;

— vienas laivas, skirtas išimtinai kroviniams plukdyti: *Nord Pas-de-Calais*; ir

— du nenaudojami laivai *Cézanne* ir *Renoir*, kuriuos buvo ruošiamasi parduoti (šie laivai parduoti 2011 m. liepos mėn.);

- (22) 2009 m. gruodžio mėn. bendrovėje *SeaFrance* nuolat dirbo 1 550 darbuotojų;

- (23) *SeaFrance* plukdo krovinius (sunkvežimius) ir keleivius (pėsčiuosius plukdė iki 2008 m. pabaigos; plukdo automobilius, priekabinius namelius, motociklus ir autobusus), taip pat teikia kitas paslaugas, pavyzdžiui, prekiauja laivuose⁽⁸⁾ ir teikia valiutų keitimo paslaugas;

III. PAGALBOS PRIEMONIŲ APRAŠYMAS

- (24) pagal restruktūrizavimo planą, apie kurį iš pradžių pranešta 2011 m. vasario mėn. (toliau – pradinis restruktūrizavimo planas), teikiant restruktūrizavimo pagalbą *SeaFrance* kapitalas turėjo būti padidintas 223 mln. EUR; šias lėšas turėjo suteikti vienintelis akcininkas – bendrovė *SNCF Participations SA*;

- (25) pagrindinės pradinio restruktūrizavimo plano dalys:

— pajėgumų mažinimas nuo 6 iki 4 laivų;

⁽⁸⁾ Maitinimo paslaugos, prekyba išsinešti, visų pirma alkoholiu, tabaku ir kvėpalais.

— reisų pasiūlos pakeitimai, dėl kurių metinių reisų sumažėtų 29,4 %, palyginti su pradine reisų pasiūla;

— 725 visu etatu dirbančių darbuotojų, t. y. beveik pusės 2009 m. gruodžio mėn. dirbusiųjų, atleidimas siekiant 2013 m. vėl pasiekti 26 % išlaidų darbuotojams ir apyvartos santykį;

- (26) plane taip pat numatyta labiau stengtis užtikrinti prekybos laivuose našumą atsižvelgiant į keleivių skaičių, keičiant maitinimo asortimentą, iš naujo apibrėžti siūlomą turistinę kelionę laivu „*Croisière Bleu marine*“, peržiūrint garažų teritorijos valdymą, atsakant plukdyti pavienius pėsčiuosius (jie nebeplukdomi nuo 2008 m. pabaigos) ir panaikinant keliones viena kryptimi. Be to, vykdamas restruktūrizavimą kartu sumažintos išorės išlaidos: įsteigta pirkimo valdyba siekiant racionaliai vykdyti pirkimo procedūras ir gerinti vidaus kontrolę (pradėtas įgyvendinti kompiuteriu vykdomo priežiūros valdymo projektas, centralizuotai tikrinamos atsargos sausumoje ir laivuose, sistemingai rengiami konkursai Europos laivų statykloms siekiant sudaryti sutartis dėl techninio laivų remonto, mažinamos reklamos išlaidos);

- (27) pagal 2011 m. rugsėjo 12 d. pateiktą restruktūrizavimo planą *SeaFrance* kapitalą SNCF turėjo didinti tik 166,3 mln. EUR;

- (28) didinant kapitalą kartu turėjo būti suteiktos dvi paskolos: atitinkamai 99,8 mln. EUR ir [40–70] mln. EUR; pirmoji paskola skirta pačios *SeaFrance* restruktūrizavimui finansuoti, antroji, kuria pakeista dabartinė su laivu *Molière* susijusi paskola, – greičiau pasinaudoti galimybe šį laivą išpirkti anksčiau laiko ([...] m. pradžioje, o ne [...] m. pabaigoje). Pasinaudojus šia galimybe turėjo būti sudarytos sąlygos *SeaFrance* nuo [...] m. pabaigos įgyti visas nuosavybės teises į laivą, kuris vertinamas [...] mln. EUR;

- (29) šios dvi paskolos, kurių palūkanų norma – 6,05 %, turėjo būti suteiktos dvylikai metų nuolat grąžinant kapitalą;

- (30) Prancūzijos institucijos šią 6,05 % palūkanų normą pagrindė tuo, kad:

1. taikomas Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo⁽⁹⁾ (toliau – Komunikatas dėl orientacinių normų) atsižvelgiant į didelį ikeistą turtą (turint CCC reitingą, t. y. taikant 400 bazinių punktų maržą); ir tuo, kad

2. joms paprašius SNCF taiko klasikiniu vadinamą metodą⁽¹⁰⁾, pagal kurį taikoma [6,00–6,15] %–[6,00–6,15] %⁽¹¹⁾ palūkanų norma ir kuris pagrįstas:

⁽⁹⁾ OL C 14, 2008 1 19, p. 6.

⁽¹⁰⁾ Šio metodo taikymas apibūdinamas 2011 m. rugsėjo 12 d. Prancūzijos institucijų pastabų, kuriomis iš dalies pakeistas pradinis restruktūrizavimo planas, 5 priede.

⁽¹¹⁾ 12 mėnesių EURIBOR palūkanų norma, prie kurios pridėjama marža ir valdymo išlaidos: 2,18 % + [0– 5] % + ([0,00–0,20] %–[0,10–0,20] %).

- 12 mėnesių EURIBOR orientacine norma (2011 m. rugpjūčio 1 d. ji buvo 2,18 %);
- tuo, kad SNCF bendrovę *SeaFrance* įvertino reitingu BB- remdamasi 2011–2019 m. finansinėmis prognozėmis, į kurias įeina tokie šeši santykiai: *leverage* ⁽¹²⁾, *gearing* ⁽¹³⁾, *equity ratio* ⁽¹⁴⁾, *interest coverage* ⁽¹⁵⁾, *liquidity* ⁽¹⁶⁾ ir *profitability* ⁽¹⁷⁾, vertinami [0–5/20]–[15–20/20] balais; ir
- marža (šiuo atveju [0–5] %), apskaičiuota sudėjus reitingą BB- ir išsipareigojimų neįvykdymo atveju patiriamų nuostolių (arba *Loss Given Default*) dydį, kuris yra [30–40] %–[40–50] %;
- (31) be pradiname restruktūrizavimo plane jau nurodytų priemonių ir dviejų minėtų paskolų, 2011 m. rugsėjo 12 d. pateiktame restruktūrizavimo plane pasiūlytos kitos priemonės:
- kartu su dviem laivais *Cézanne* ir *Renoir*, kurie pagal pradinį restruktūrizavimo planą parduoti 2011 m. liepos mėn., parduoti papildomą laivą (frachtuojamą laivą *Nord Pas-de-Calais*);
- bendrą darbuotojų skaičių sumažinti 922 darbuotojais (o ne 1 550 darbuotojų, kaip numatyta 2009 m. gruodžio mėn., taigi darbuotojų sumažinama 60 %); darbuotojų ir apyvartos santykis 2013 m. sieks [20–25] %, 2019 m. – [20–25] %;
- metinių reisų skaičių sumažinti 5 830 reisų (papildomai reisų būtų sumažinta 2 352 reisiais, palyginti su pradiniu restruktūrizavimo planu), taigi reisų sumažėtų 37,6 %, palyginti su 2007 m. reisų pasiūla;
- sutaupyti [1–5] mln. EUR (uždaryti du Kalė ir Paryžiuje įsteigtus *SeaFrance* filialus, uždaryti Belgijoje ir Vokietijoje veikiančius skambučių centrus, sumažinti rinkodaros išlaidas, iki 2013 m. pabaigos visus skyrius perkelti į Kalė, panaikinti frachtuojamo laivo *Nord Pas-de-Calais* kokybės tvirtinimą ir įdiegti automatinę įlaipinimo kontrolę);
- (32) iš dalies pakeistame restruktūrizavimo plane nustatytas penkerių metų restruktūrizavimo laikotarpis (2011–2015 m.), o pradiname restruktūrizavimo plane buvo numatytas laikotarpis iki 2019 m.;
- (33) pagal iš dalies pakeistą restruktūrizavimo planą bendrovės SNCF teikiamų dviejų paskolų sąlygos nuo šiol yra tokios:
- paskolos teikiamos taikant fiksuotą palūkanų normą – 8,55 % ⁽¹⁸⁾; Prancūzija šią palūkanų normą grindžia Komunikatu dėl orientacinių normų atsižvelgdama į įprastą įkeisto turto dydį turint CCC reitingą. Todėl nustatyta marža – 650 bazinių punktų;
- paskolų trukmė yra dvylika metų; 99,7 mln. EUR paskolą galima paimti per keturis kartus ⁽¹⁹⁾, o [40–70] mln. EUR paskolą – per vieną kartą; ir
- kiekviena paskola turi būti gražinta kasmet mokant vienodo dydžio įmokas, kol 2023 m. pabaigoje bus gražinta visa paskola.
- Kitos 2011 m. rugsėjo 12 d. pateiktame restruktūrizavimo plane siūlomos priemonės (žr. 31 konstatuojamąją dalį) įtrauktos į iš dalies pakeistą restruktūrizavimo planą;
- (34) numatoma, kad įgyvendinant iš dalies pakeistą restruktūrizavimo planą būtina finansuoti:
- gražinamą kredito liniją, kurią SNCF suteikė bendrovei *SeaFrance* ([40–70] mln. EUR);
- pagal SNCF ir *SeaFrance* sudarytą finansavimo susitarimą gražinamą paskolą ([40–70] mln. EUR);
- būsimus veiklos srautus iki 2017 m., išskyrus darbo vietų išsaugojimo planą, investicijas ir dabartines paskolas ([...] mln. EUR);
- dengiamas darbo vietų išsaugojimo plano išlaidas ([...] mln. EUR);
- paskolų, taip pat su laivais *Rodin*, *Berlioz* ir *Molière* susijusių paskolų, įmokas ([...] mln. EUR);
- su investicijomis, daugiausia į skruberius, susijusius mokėjimus ([...] mln. EUR);
- metinius apyvartinių lėšų poreikius arba poreikius, susijusius su nenumatytais įvykiais vykdant veiklą ([...] mln. EUR);

⁽¹²⁾ Atitinka bendrosios finansinės skolos ir EBITDA santykį. EBITDA sąvoka (angl. *Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation*: pajamos prieš palūkanų mokėjimą, mokesčius, nusidėvėjimą ir amortizaciją) gali būti prilyginama bendrųjų perteklinių veiklos pajamų sąvokai.

⁽¹³⁾ Bendrosios finansinės skolos ir nuosavo kapitalo santykis.

⁽¹⁴⁾ Nuosavo kapitalo ir viso turto santykis.

⁽¹⁵⁾ EBITDA ir grynųjų finansinių išlaidų santykis.

⁽¹⁶⁾ Grynųjų pinigų, padaugintų iš 360, ir apyvartos santykis.

⁽¹⁷⁾ EBITDA ir apyvartos santykis.

⁽¹⁸⁾ Už 99,7 mln. EUR paskolą įkeistas turtas – tai laivas *Rodin* (pirminė hipoteka) (pasak Prancūzijos institucijų, jo rinkos vertė yra [...] mln. EUR ir jis nėra panaudotas kaip užstatas) ir laivas *Berlioz* (antrinė hipoteka) (pasak Prancūzijos institucijų, jo rinkos vertė yra [...] mln. EUR [...]), už [40–70] mln. EUR paskolą įkeistas turtas – tai laivas *Molière* (Prancūzijos institucijų teigimu, apskaičiuota jo rinkos vertė yra [...] mln. EUR).

⁽¹⁹⁾ [...]

- (35) įgyvendinant iš dalies pakeistą restruktūrizavimo planą numatomas reikalingas finansavimas siekia [...] mln. EUR (neatsižvelgiant į pardavimo pajamas):

(milijonais EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Iš viso
Trumpalaikių kreditų grąžinimas	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Būsiami veiklos srutai (nuo 2011 m. gruodžio mėn.)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Likęs neįgyvendintas darbo vietų išsaugojimo planas	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Paskolų įmokos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Su investicijomis susiję mokėjimai	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Metiniai apyvartinių lėšų poreikiai	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Bendras finansavimo poreikis	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

IV. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA OFICIALI TYRIMO PROCEDŪRA

- (36) Komisija padarė išvadą, kad priemonė, apie kurią pranešta, yra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ir pradėjo išsamų tyrimą, nes kilo abejonių dėl galimybių atkurti ilgalaikį bendrovės gyvybingumą pagal restruktūrizavimo planą, atsižvelgiant į nuosavo įnašo dydį. Komisija taip pat kėlė klausimą, ar pasiūlytų priemonių užtenka konkurencijos iškraipymui dėl pagalbos sumažinti;

V. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

5.1. Restruktūrizavimo pagalbai nepritariančių suinteresuotųjų šalių pastabos

5.1.1. P&O skundas ir pastabos

- (37) 2011 m. liepos 29 d. P&O pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą, kuriomis papildomas jos skundas;

- (38) P&O pastabos ir skunde nurodyti argumentai pateikiami toliau;

5.1.1.1. Dėl *SeaFrance* patiriamų sunkumų

- (39) P&O teigimu, *SeaFrance* užimama atitinkamos rinkos ⁽²⁰⁾ dalis nuo 21 % 2006 m. sumažėjo iki 17 % 2010 m., o bendrovės užimtumo koeficientas nuo 63 % 2008 m. sumažėjo atitinkamai iki 56 ir 58 % 2009 ir 2010 m., taigi ji tapo neįvybinga;
- (40) P&O pabrėžia, kad daugelį metų *SeaFrance* nuostolis daug didesnis negu pelnas (atitinkamu laikotarpiu patirta 120 mln. EUR grynojo nuostolio) – tai reiškia, kad *SeaFrance* labai ilgai negalėtų savo akcininkams ir (arba) investuotojams užtikrinti investicijų grąžos;

Metai	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>SeaFrance</i> pelnas ir (arba) nuostolis (*)	- 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

(*) Milijonais eurų.
Šaltinis: P&O pastabos.

⁽²⁰⁾ Pasak P&O, atitinkama rinka yra trumpųjų nuotolių (t. y. maršrutu Doveris–Prancūzija) vykdomų keleivinių ir krovinių laivų reisų rinka (angl. *Short French Sea tourist and freight market*).

(41) kadangi dauguma *SeaFrance* automobilių keltų yra *ro-pax* tipo (mišraus tipo laivai, kuriais galima plukdyti ir keleivius, ir krovinius), o keleivių plukdymas yra labai sezoninė veikla, būtina užtikrinti, kad *SeaFrance* netaptų nepatraukli krovinius plukdyti norintiems klientams, kurie turi būti tikri, jog paslaugos patikimai ir nuolat bus teikiamos visus metus;

(42) tačiau, P&O teigimu, krovinių vežimo srityje *SeaFrance* prestižo vertė, reputacija ir užimama rinkos dalis labai sumažėjo, nes visų pirma paslaugų teikimas dažnai būdavo nutraukiamas (streikai ir pan.), rinkos dalyviai žinojo apie *SeaFrance* sunkumus, o frachtuojamas laivas *Nord Pas-de-Calais* yra nenaudojamas (pasak P&O, išlaikyti nenaudojamą laivą brangu; be to, P&O nurodo, kad Diunkerko uoste laikyti nenaudojamus laivus *Cézanne* ir *Renoir* kainuoja ne mažiau negu 1,09 mln. EUR ir net 2,4 mln. EUR);

5.1.1.2. Dėl pagalbos suderinamumo

(43) P&O pateikia skaičius, kuriais siekiama įrodyti, kad atitinkamoje rinkoje yra ilgalaikis struktūrinių pajėgumų perteklius. O Komisijos komunikato „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“⁽²¹⁾ (toliau – gairės) 8 dalyje nurodoma, kad „būtų nepateisinama dirbtinai palaikyti ilgalaikį gamybos pajėgumų perteklių turinčiame sektoriuje veikiančią įmonę arba, jei ji gali išsilaikyti tik vykdant pakartotinas valstybės intervencijas“;

5.1.1.3. Dėl *SeaFrance* patiriamų sunkumų priežasčių

(44) *SeaFrance* sunkumų patiria dėl šių priežasčių:

— per daug darbuotojų, per dideli darbo užmokesčiai, rinkai nepritaikyti laivai;

— valdyba nėra pakankamai nepriklausoma nuo valstybės ir socialinės sistemos, kad bendrovę iš tikrųjų valdytų atsižvelgdama į rinką;

— bendrovė nepajėgia prisitaikyti prie trijų naujų rinkos veiksnių: didėjančios degalų kainos, rinkos nuosmukio ir *Eurotunnel* konkurencinio spaudimo;

(45) galiausiai, pasak P&O, tai, kad ilgiau negu trejus metus parduodama *SeaFrance* nerado pirkėjo, yra labai svarbus faktas;

5.1.1.4. Dėl sunkumų atkurti ilgalaikį gyvybingumą

(46) norėdama paaiškinti sunkumus atkurti ilgalaikį *SeaFrance* gyvybingumą P&O iš esmės pakartoja jau išdėstytus argumentus, visų pirma dėl *SeaFrance* užimamų rinkos dalių,

bendrovės užimtumo koeficientų ir to, kad ji patiria sunkumų;

5.1.1.5. Dėl netinkamų vidinių restruktūrizavimo priemonių

(47) vienintelė esminė pradiname restruktūrizavimo plane *SeaFrance* siūloma priemonė yra darbuotojų skaičiaus mažinimas, tačiau darbo užmokesčiai liktų per dideli (darbo užmokesčių sąnaudų ir apyvartos santykis yra 26 %, o bendrovėje P&O šis santykis – 15 %). NET papildomai sumažinus darbuotojų skaičių 200 asmenų santykis būtų apie 22 %;

(48) nenaudojant laivų *Manet*, *Cézanne* ir *Renoir* 2008, 2009 ir 2010 m. pelnas visiškai nepadidėjo (nuostoliai nesumažėjo), ir nenaudojant frachtuojamo laivo *Nord Pas-de-Calais*, kaip yra numatyta, *SeaFrance* padėtis labai nepagerėtų, visų pirma dėl nenaudojamo laivo išlaikymo išlaidų (1,8 mln. EUR per metus);

(49) reisų skaičiaus mažinimas, kurį nurodo *SeaFrance*, yra apgaulingas faktas, nes reisų būtų sumažinta tik 10 %, įvykdžius pokyčius laivyne (laivai *Cézanne* ir *Renoir* būtų pakeisti didesniu laivu *Molière*). Nenaudojant frachtuojamo laivo *Nord Pas-de-Calais* pajėgumas būtų sumažintas tik papildomais 7 %;

(50) siūloma pagerinti veikla – prekyba laivuose, maitinimo paslaugos, subrangos veikla ir reklamos išlaidų kontrolė – tai įprasta verslo praktika, kurią vykdo visi *SeaFrance* konkurentai;

(51) jokia siūloma priemone nesprenžiami su trimis naujais rinkos veiksniais (nuosmukiu, degalų kaina, *Eurotunnel* konkurencija) ir valiutos kurso svyravimu susiję klausimai;

5.1.1.6. Dėl rinkos prognozių, kuriomis remiasi *SeaFrance*

(52) P&O pažymi, kad pagal *SeaFrance* restruktūrizavimo planą ši bendrovė numato stabėtiną užimtumo koeficientų didėjimą (nuo 58 iki 80 %) remdamasi tuo, kad greitai didėja paklausa ir (arba) labai didėja bendrovės užimama rinkos dalis;

(53) tačiau *SeaFrance* prognozės visiškai neatitinka nei P&O prognozių, nei *SeaFrance* užimamos rinkos dalies pokyčių – ši dalis nuo 21 % 2006 m. sumažėjo iki 17 % 2010 m. Nenaudojant frachtuojamo laivo *Nord Pas-de-Calais* krovinius norintiems plukdyti klientams teikiamos pasiūlos kokybė turėtų būti blogesnė, ir esant dideliame srautui dalis klientų galėtų kreiptis į *Eurotunnel*, jeigu *SeaFrance* pajėgumai būtų per maži;

⁽²¹⁾ OL C 244, 2004 10 1, p. 2.

(54) tai, kad pagalbos priemonės poveikį turės tik nuo 2016 m., tačiau jas taikant ilgalaikį bendrovės gyvybingumą bus galima užtikrinti tik nuo 2019 m., neatitinka gairių 35 dalies, pagal kurią restruktūrizavimo plano trukmė turi būti „kaip galima trumpesnė“ ir įgyvendinant šį planą turi būti suteikta galimybė „per pagrįstą laikotarpį [...] atkurti įmonės ilgalaikį gyvybingumą“. Nutraukus frachtuojamo laivo *Nord Pas-de-Calais* eksploatavimą ir panaikinus papildomas darbo vietas *SeaFrance* padėtis labai nepagerėtų: ši bendrovė sutaupytų 6 mln. EUR darbo užmokesčio sąnaudų ir 7 mln. EUR su laivais susijusių išlaidų (t. y. iš viso 13 mln. EUR). Tačiau P&O mano, kad *SeaFrance* prarastų 50 000 krovinių vienetų (t. y. 5–6 mln. EUR iš krovinių gaunamų pajamų) ir kad nenaudojant frachtuojamo laivo *Nord Pas-de-Calais* per metus tai kainuotų 1,8 mln. EUR, jeigu neatsirasytų perėmėjo;

5.1.1.7. Dėl kompensacinių priemonių

(55) kompensacinėmis priemonėmis turi būti papildytos priemonės, kurių tikslas – atkurti gyvybingumą, todėl kompensacinės priemonės ir gyvybingumo atkūrimo priemonės neturi sutapti. Tačiau, kaip teigia Prancūzijos institucijos ir nurodoma sprendime pradėti procedūrą, visos tariamai kompensacinės priemonės yra būtinos bendrovės gyvybingumui atkurti. Todėl, pasak P&O, nėra jokios kompensacinės priemonės;

5.1.1.8. Dėl nuosavo įnašo

(56) P&O teigimu, to, kad 2008 m. nutrauktas laivo *Manet* eksploatavimas ir nebeeksploatuojami laivai *Cézanne* bei *Renoir*, negalima laikyti įnašu, nes šių laivų eksploatavimas nutrauktas gerokai prieš tai, kai pranešta apie restruktūrizavimą, ir laivų vertė nedidelė, palyginti su bendra valstybės pagalbos suma, kuri, P&O teigimu, yra 400 mln. EUR. Prancūzijos institucijos nesiūlė frachtuojamo laivo *Nord Pas-de-Calais* pardavimo laikyti nuosavu įnašu, ir apskaičiuota šio laivo vertė (12 mln. EUR) yra nedidelė, palyginti su bendra valstybės pagalbos suma;

(57) P&O siūlo *SeaFrance* laivų pardavimą ir atgalinę nuomą (angl. *sale and lease-back*) laikyti nuosavu įnašu;

5.1.1.9. Dėl pagalbos teikimo sąlygų

(58) be pakeitimų, kuriais šalinami trūkumai ir sprendžiamos išdėstytos problemos, P&O siūlo *SeaFrance* restruktūrizavimą vykdyti taikant šias sąlygas:

— mišraus tipo laivus, kurie visiškai priklauso *SeaFrance*, parduoti ir nuomoti atgalinės nuomos pagrindu;

— užtikrinti išlaidų, susijusių su pagrindiniu *SeaFrance* turtu (visų pirma laivų nuoma), skaidrumą;

— restruktūrizavimo laikotarpiu:

— įpareigoti turto neparduoti nuostolingai;

— įpareigoti neplėsti laivyno (naudotis tik trimis dabartiniais mišraus tipo laivais);

— įpareigoti mažinti pajėgumus ir mišraus tipo keltų reisų skaičių;

— įpareigoti Prancūziją ir SNCF neteikti daugiau pagalbos;

— įpareigoti Prancūziją ir SNCF rengti ataskaitą, kurioje įrodoma (ir tokį įrodymą galima patikrinti), kad *SeaFrance* laikosi restruktūrizavimo plano;

(59) galiausiai P&O Komisijos paprašė nepatvirtinti restruktūrizavimo pagalbos;

5.1.2. Eurotunnel pastabos

(60) akcinė bendrovė *Eurotunnel S.A.* (toliau – *Eurotunnel*) savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą Komisijai pateikė 2011 m. liepos 29 d.;

(61) *Eurotunnel* skeptiškai vertina galimybę didinti *SeaFrance* užimtumo koeficientus, kaip numato ši bendrovė. Iš tikrųjų *Eurotunnel* mano, kad sąsiaurio pajėgumai daugelį metų yra pertekliniai. Išnaudojama tik 57 % Lamanšo tunelio pajėgumų, o keltus turinčios įmonės investavo į laivus, kurių pajėgumai labai dideli, ir taip padidino pasiūlą, kuri jau buvo per didelė. Be to, *Eurotunnel* mano, kad *SeaFrance* laivyną sumažinus nuo šešių iki keturių laivų vis dar negalima užtikrinti susisiekimo per Lamanšo sąsiaurį rinkos pusiausvyros. Beje, 2011 m. sausio–vasario mėn. *SeaFrance* naudojo tik du laivus, tačiau bendra jos vežimo apimtis nesumažėjo. Todėl nerealu, kad 2011–2019 m. bendrovės užimtumo koeficientas bus 80 %. Pagal *Eurotunnel* vertinimus *SeaFrance* vežimo apimtį reikėtų padidinti 25 %. Todėl remdamasis spaudos straipsniais („[...] norėdami užtikrinti šią vežimo apimtį turėjome sumažinti kainas“⁽²²⁾) *Eurotunnel* kaltina *SeaFrance*, kad ši seniai vykdo kainų karą;

(62) galiausiai *Eurotunnel* mano, kad negalima lyginti *ro-pax* tipo laivų ir Lamanšo tuneliu važiuojančių traukinių apkrovos lygio, nes šie traukiniai nėra mišraus tipo ir naudojant juos galima tikroju laiku prisitaikyti prie vežimo paklausos;

(63) aptardamas papildomų išlaidų degalams padengimo klausimą *Eurotunnel* tvirtina, kad *SeaFrance* į klientų mokamą sumą įtraukia tik dalį šių papildomų išlaidų – 8,11 EUR už vieną reisą; P&O įtraukiama dalis yra 11,62 EUR, DFDS – 14,73 EUR. Nuo 2011 m. pradžios *SeaFrance* prarastos pajamos yra 1,2 mln. EUR;

⁽²²⁾ 2010 m. balandžio 9 d. laikraštis *Nord Littoral* (p. 10).

(64) pasak *Eurotunnel*, darbo vietų mažinimą beveik 50 % reikia vertinti nuosaikiai, nes dalis darbuotojų gali būti įdarbinti grupėje SNCF, todėl regiono darbo rinkoje bus padarytas tik nedidelis poveikis grynajam darbo užmokesčiui;

(65) galiausiai *Eurotunnel* daro išvadą, kad restruktūrizavimo planas ne tik yra netinkamas, bet ir neatitinka apdairių investicijų principo;

5.1.3. DFDS pastabas

(66) DFDS savo pastabas Komisijai pateikė 2011 m. liepos 29 d. raštu;

(67) DFDS skeptiškai vertina *SeaFrance* pajėgumą susigrąžinti ilgalaikį ekonominį gyvybingumą, nes, atsižvelgiant į dabartinę bendrovės finansinę padėtį, restruktūrizavimo priemonių neužtenka. DFDS baiminasi šių naujų pagalbos priemonių poveikio konkurencijai atitinkamoje rinkoje;

(68) 2011 m. rugsėjo 23 d. atsiųstame elektroniniame laiške DFDS Komisijai pateikė pastabas dėl *SeaFrance* restruktūrizavimo plano;

(69) šį dokumentą Komisija gavo praėjus terminui, per kurį suinteresuotosios šalys galėjo pateikti savo pastabas, t. y. penkiolikai dienų nuo sprendimo pradėti procedūrą paskelbimo dienos. Be to, jame nepateikiama jokia nauja informacija. Todėl pagal teismų praktiką Komisija šio dokumento neperdavė Prancūzijos institucijoms ir šiame sprendime į jį neatsižvelgs⁽²³⁾;

5.1.4. CLdN pastabas

(70) grupė CLdN (toliau – CLdN) savo pastabas Komisijai pateikė 2011 m. liepos 29 d.;

(71) CLdN – tai Liuksemburge įsteigta transporto bendrovė, kuri frachtuotojų laivais (*roll-on* ir (arba) *roll-off* ar *ro-ro* tipo laivais) arba *ro-pax* tipo laivais Lamanšo sąsiauriu ir Štairės jūra visų pirma plukdo krovinius iš Belgijos ir Nyderlandų į Jungtinę Karalystę, Airiją, Švediją bei Daniją ir atgal;

(72) CLdN mano, kad yra *SeaFrance* konkurentė, kuri dėl SNCF įgyvendinamų priemonių, naudingų SNCF patronuojamajai bendrovei *SeaFrance*, patirtų didelių neigiamus padarinius, nes geografiniu požiūriu bendrovė *SeaFrance* veiklą vykdo netoli maršrutų Ipsvičas–Roterdamas ir Purfleet–Zebriugė, kuriais CLdN teikia paslaugas;

(73) CLdN nuomone, iš tikrųjų labai tikėtina, kad įgyvendinamos priemonės turės antikonkurencinį poveikį krovinių plukdymui ne tik maršrutu Kalė–Doveris, bet ir gretimais maršrutais, kuriais kroviniai plukdomi iš Jungtinės Karalystės į Belgiją ir atgal. Ji mano, kad šių priemonių neigiamas poveikis nepakankamai kompen-

suojamas restruktūrizavimo plane siūlomomis kompensacinėmis priemonėmis ir jame minimu nuosavu įnašu. Priešingai – taikant šias priemones rinkoje tik būtų išlaikoma sunkumų patirianti įmonė, negalinti sumažinti savo pagrindinių išlaidų, ir šiai įmonei būtų suteikta galimybė didinti pajėgumus rinkoje, kurios pajėgumai yra pertekliniai;

(74) CLdN teigimu, dėl aptariamų priemonių bus sumažintas dabartinių konkurentų gyvybingumas, rinkoje išlaikant transporto pajėgumus, kurių paprastai turėtų nebūti. Nerealų tikėtis, kad *SeaFrance* užimtumo koeficientas galės pasiekti 80 %, nebent būtų naudojama pagalba siekiant pavojingai sumažinti kainas ir perimti konkurentų užimamas rinkos dalis. Tačiau ekonominiu požiūriu ši strategija *SeaFrance* būtų nepriimtina vidutinės trukmės ar ilgalaikiu laikotarpiu ir būtų žalinga bendrovės tiesioginiams konkurentams – P&O ir *Eurotunnel*, vykdančioms veiklą tuo pačiu maršrutu Kalė–Doveris, tačiau galiausiai ji būtų žalinga ir CLdN;

(75) galų gale CLdN pabrėžia, kad restruktūrizavimo plane darbuotojų skaičių numatoma sumažinti per mažai (tai toli gražu neleistų užtikrinti, kad *SeaFrance* išlaidų darbuotojams ir apyvartos santykis atitiktų toki patį jos konkurentų santykį) ir kad su atleidimu iš darbo susijusios išlaidos bus nedidelės, palyginti su klasikiniu restruktūrizavimu, nes daug *SeaFrance* darbuotojų bus įdarbinta bendrovėje SNCF;

(76) todėl CLdN nori, kad Europos Komisija priimtų neigiamą sprendimą;

5.2. Restruktūrizavimo pagalbai pritariančių suinteresuotųjų šalių pastabas

5.2.1. SNCF pastabas

(77) 2011 m. liepos 29 d. SNCF Komisijai pateikė pastabas, kurios sutampa su Prancūzijos institucijų pastabomis (žr. VI skirsnį);

5.2.2. Ūkinės veiklos vykdytojo, kuris norėjo likti anonimišku, pastabas

(78) 2011 m. liepos 30 d. Komisijai pastabas pateikė ūkinės veiklos vykdytojas, kuris norėjo likti anonimišku;

(79) pirmiausia jis primena pagrindinius susisiektimo per Lamanšo sąsiaurį rinkos ypatumus ir daro išvadą, kad dėl padidėjusios laivų savininkų ir *Eurotunnel* konkurencijos, degalų kainos infliacijos ir svaro sterlingų kurso svyravimo *SeaFrance* patyrė sunkumų, tačiau dėl to pavojus taip pat kyla ilgalaikiam P&O ir DFDS gyvybingumui;

(80) aptariamą veiklos vykdytoją mano, kad *SeaFrance* sunkumai visų pirma yra struktūrinio pobūdžio (per didelis darbuotojų skaičius ir per daug nelankstus veiklos organizavimas), tačiau atkūrus *SeaFrance* kapitalą ir kartu restruktūrizavus bendrovę, o laivyne palikus keturis laivus galima užtikrinti ilgalaikį bendrovės gyvybingumą;

⁽²³⁾ 2009 m. rugsėjo 9 d. sprendimo *Diputación Foral de Álava ir Gobierno Vasco prieš Komisiją*, T-227/01–T- 229/01, T-265/01, T-266/01 ir T-270/01, Rink. p. II-3029, 259–272 punktai.

- (81) jis mano, kad *SeaFrance* nutraukus veiklą iš tikrųjų atsirastų *Eurotunnel* ir P&O duopolija. Tačiau daug vežėjų kelių transportu dirba bent su dviem laivų savininkais norėdami naudotis lanksčiais grafikai ir iš sunkvežimių gauti pelną;
- (82) aptariamo veiklos vykdytojo teigimu, jeigu *SeaFrance* nutrauktų veiklą, dviejų kitų laivų savininkų pajėgumų neužtektų susisiekimui per sąsaurį užtikrinti. Pasak anonimišku norėjusio likti veiklos vykdytojo, *Eurotunnel* beveik pasiekė didžiausius savo pajėgumus, todėl galėtų perimti tik nedidelę dalį *SeaFrance* vežamo kiekio. „Perkliniai pajėgumai užtikrinant susiekimą per sąsaurį, kurie pastebimi šiuo metu, yra [...] labai santykiniai ir dėl jų neturėtų kilti didelių problemų“, nes kai tik vienam laivų savininkui arba uostuose kyla problemų, atsiranda perkrova Kalė, Doverio ir Diunkerko uostuose;
- (83) be to, vienas frachtuotojas, vykdamas su sąsiauriu, kuriuo bendrovė P&O teikia paslaugas, susijusių veiklą, neužtikrintų būtino vežimo pajėgumo ir iškraipytų rinką taip, kad tai būtų naudinga P&O, kuri turėtų monopolį pavojingų gaminių vežimo srityje;
- (84) aptariamą veiklos vykdytojas mano, kad kainos sumažėjo dėl P&O veiksmų, ir tiki *SeaFrance* gyvybingumu atsižvelgdamas į kokybišką bendrovės valdymą (kokybišką bendradarbiavimą su darbuotojais), jos modernų laivyną, kurį galima eksploatuoti ne trumpiau negu dešimt metų, ir didelę darbuotojų motyvaciją;

5.2.3. Kelių transporto įmonių pastabos

- (85) 2011 m. liepos 26, 27 ir 28 d. raštais savo pastabas Komisijai pateikė penkios kelių transporto įmonės ir joms atstovaujanti asocijacija (*LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carna Transport Ltd* ir *Road Haulage association international group*);
- (86) šios penkios įmonės ir asocijacija reiškia susirūpinimą dėl *SeaFrance* veiklos nutraukimo. Jų teigimu, nutraukus *SeaFrance* veiklą, viena vertus, susisiekimui per Lamanšo sąsaurį rinkoje atsirastų oligopolija, todėl būtų blogesnė paslaugų kokybė ir padidėtų kainos, kita vertus, atsirastų rizika, kad rinkoje likę veiklos vykdytojai negebės pervežti atitinkamo krovinių kiekio, visų pirma jeigu vienam iš jų kiltų sunkumų;
- (87) jos taip pat baiminasi, kad, jeigu *SeaFrance* turėtų atsakyti frachtuojamo laivo *Nord Pas-de Calais*, P&O iš tikrųjų turėtų monopolį pavojingų gaminių, kurių negalima vežti tuneliu arba mišraus tipo keltu, vežimo srityje;

5.2.4. Keliones organizuojančių įmonių ir kelionių agentūrų pastabos

- (88) daug kelionių agentūrų ir keliones organizuojančių įmonių pareiškė susirūpinimą dėl galimo *SeaFrance* veiklos nutraukimo (žr. sąrašą šioje konstatuojamojoje dalyje pateikiamoje lentelėje):

Pastabų pateikimo data	Suinteresuotųjų šalių pavadinimai
2011 07 26	Atskiros keturių įmonių pastabos: 1) <i>R&T Tours</i> ; 2) <i>Sports Tours Ltd</i> ; 3) <i>TM Ski&Travel Ltd</i> ; 4) <i>International Sport & Leisure</i> .
2011 07 27	Atskiros penkių įmonių pastabos: 1) <i>Broadway Tours</i> ; 2) <i>Gemini Travel</i> ; 3) <i>DE Vere Travel Group</i> ; 4) <i>Adaptable Travel</i> ; 5) <i>Gower Tours Ltd</i> .
2011 07 28	Atskiros dviejų įmonių pastabos: <i>Angling Lines Ltd</i> ; <i>Acom Ventures Ltd</i> .
2011 07 29	<i>Bartletts Battlefield Journeys Ltd</i>

- (89) jų teigimu, nutraukus *SeaFrance* veiklą, viena vertus, susisiekimui per Lamanšo sąsaurį rinkoje atsirastų oligopolija, todėl būtų blogesnė paslaugų kokybė ir padidėtų kainos, kita vertus, atsirastų rizika, kad rinkoje likę veiklos vykdytojai negebės pervežti atitinkamo keleivių kiekio, visų pirma jeigu vienam iš jų kiltų sunkumų;

5.2.5. Côte d'Opale prekybos ir pramonės rūmų pastabos

- (90) 2011 m. liepos 29 d. raštu savo pastabas Komisijai pateikė *Côte d'Opale* prekybos ir pramonės rūmai (toliau – PPR). PPR patikslina, kad rūmai yra viešoji įstaiga, atsakinga už pagalbą vykdamas verslo ekonominę plėtrą, didinant jo patrauklumą ir jį remiant Šiaurės-Pa de Kalė regione. PPR taip pat yra Kalė uosto koncesioninkas ir šiuo pagrindu eksploatuoja uostą;
- (91) visų pirma PPR primena, kad *SeaFrance* atlieka labai svarbų vaidmenį plėtojant Kalė uostą. 2008 m. pabaigoje *SeaFrance* samdė 1 600 asmenų, kurių dauguma gyveno Šiaurės-Pa de Kalė regione. Kalė uostas iš bendrovės taip pat gauna pajamų už laivams ir kroviniams suteiktas paslaugas. 2008 m. *SeaFrance* taip pat buvo didžiausia ne uosto prekių ir (arba) paslaugų pirkėja (kasmet iš prekių, paslaugų, vartojimo prekių, remonto ir priežiūros paslaugų gaunama 130 mln. EUR, iš kurių apie 36 % – Šiaurės-Pa de Kalė regione). PPR priduria, kad Kalė uostas atlieka svarbiausią vaidmenį vykdamas ekonominę Pa de Kalė regiono plėtrą;

(92) PPR teigimu, nutraukus *SeaFrance* veiklą būtų padarytas didelis neigiamas poveikis Kalė uosto plėtrai, nes būtų panaikintos darbo vietos ir negaunama tiesioginių bei netiesioginių su bendrove susijusių pajamų. Šiaurės-Pa de Kalė regionas taip pat patvirtino projekto „Port 2015“ („2015 m. uostas“), pagal kurį numatoma plėsti uostą, statyti naują rezervuarą ir tobulinti dabartines struktūras, įgyvendinimą. Šis projektas pagrįstas veiklos prognozėmis, kurioms gali būti padarytas didelis neigiamas poveikis, jeigu *SeaFrance* veikla būtų nutraukta;

(93) be to, PPR baiminasi, kad, jeigu *SeaFrance* veikla būtų nutraukta, atsirastų *Eurotunnel* ir P&O duopolija, kuri turėtų neigiamą poveikį kainoms ir paslaugoms;

(94) PPR daro išvadą, kad atsižvelgiant į dabartines konkurencines aplinkybes būtina tęsti *SeaFrance* veiklą, juo labiau kad vežimo, visų pirma krovinių vežimo, apimčių prognozės didėja;

5.2.6. Profesinės sąjungos CFDT pastabos

(95) 2011 m. liepos 29 d. raštu savo pastabas Komisijai pateikė profesinė sąjunga *Syndicat Maritime Nord* (toliau – SMN), kuri yra CFDT dalis;

(96) pirmiausia SMN pabrėžia, kad nuo tada, kai 1996 m. *SeaFrance* įsteigta, jos vienintelė akcininkė SNCF niekada nevykdė *SeaFrance* kapitalo atkūrimo. Todėl laivyną *SeaFrance* turėjo atnaujinti naudodama nuosavą kapitalą ir tai turėjo didelį neigiamą poveikį įmonės finansams;

(97) SMN taip pat primena Jungtinės Karalystės ir Prancūzijos socialinės teisės aktų skirtumus (Jungtinėje Karalystėje darbo laikas ilgesnis ir Prancūzijoje mažesnės įgulos dirba ne visą šį laiką). Atsižvelgdama į išlaidų darbuotojams ir apyvartos santykį SMN pabrėžia, kad *SeaFrance* nėra linkusi taikyti mažų kainų politikos ir tai kompen-

suoja teikiamų paslaugų kokybe. Ji taip pat primena, kad atsižvelgiant į *SeaFrance* užimamas rinkos dalis (bendrovė *SeaFrance* rinkos lyderiai toli lenkia ir krovinių, ir keleivių vežimo srityje) *SeaFrance* turi mažai įtakos tarifų dydžiui;

(98) SMN mano, kad neigiamas svoro sterlingų vertės mažėjimo poveikis toliau silpnėja, nes išlaidos, ypač techninės išlaidos, kuo dažniau išreiškiamos svarais sterlingų;

(99) SMN nuomone, nuo 2009 m. *SeaFrance* reisų skaičių bei vežimo pajėgumus jau labai sumažino (reisų skaičių sumažino 30 %, vežimo apimtis – 25 %), ir dabartinis bendrovės dydis (ji turi keturis šiuo metu eksploatuojamus laivus) yra mažiausias, kuriam esant galima užtikrinti pakankamai dažnus reisus siekiant likti patikima bendrove;

(100) galiausiai SMN primena, kad *SeaFrance* darbuotojai nesu-prastų, jeigu Komisija neatsižvelgtų į vienas po kito vykdytų restruktūrizavimų poveikį tiek darbo sąlygoms, tiek darbei bendrovėje *SeaFrance*, taip pat Kalė darbo rinkai, kurios padėtis yra viena sudėtingiausių Prancūzijoje;

VI. PRANCŪZIJOS PASTABOS

6.1. Pastabos dėl priežasčių, kodėl *SeaFrance* apskritai patiria sunkumų

(101) aptardamos *SeaFrance* patiriamus sunkumus Prancūzijos institucijos pažymi, kad P&O pateikta informacija labai klaidinga ir kad *SeaFrance* pelnas (nuostolis), kurį nurodo P&O (su klaidingais 2002, 2004, 2005 ir 2006 m. duomenimis (žr. 40 konstatuojamąją dalį), neatitinka 1996–2010 m. *SeaFrance* nuostolio; jis yra – 151,4 mln. EUR, o ne – 169 mln. EUR. Prancūzijos institucijos pateikė šią lentelę, kurioje ištaisomos P&O skunde nurodytoje lentelėje padarytos klaidos:

Metai	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>SeaFrance</i> pelnas ir (arba) nuostolis (*)	-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

(*) Milijonais eurų

(102) Prancūzijos institucijos nesutinka su P&O nurodytomis priežastimis, kodėl *SeaFrance* patiria sunkumų, t. y. tuo, kad krovinių vežimo srityje *SeaFrance* prestižo vertė, reputacija ir užimama rinkos dalis labai sumažėjo, nes visų pirma paslaugų teikimas dažnai būdavo nutraukiamas ir rinkos dalyviai žinojo apie *SeaFrance* sunkumus (žr. 42 konstatuojamąją dalį). Prieštaraudamos jos pateikia *SeaFrance* klientų pastabas, kuriose pabrėžiama bendrovės teikiamų paslaugų kokybė ir pažanga, pastaraisiais metais padaryta siekiant šią kokybę gerinti (žr. 85–89 konstatuojamąsias dalis);

(103) atsakydamos į *SeaFrance* konkurentų argumentą, kad įmonės darbuotojų yra per daug, Prancūzijos institucijos primena, jog *SeaFrance* labai sumažino darbuotojų skaičių – panaikintos beveik 725 darbo vietos; ši griežta priemonė turi padėti užtikrinti, kad 2013 m. išlaidų darbuotojams ir apyvartos santykis vėl būtų 26 %. Šis santykis būtų truputį didesnis negu *Eurotunnel* ir bendrovės *Irish Ferries* santykiai. Tačiau *SeaFrance* veikla jos vykdymo požiūriu gana daug skiriasi nuo Lamanšo tunelį valdančios įmonės, kurios 2010 m. santykis yra 22,5 %, veiklos,

ir bendrovei *SeaFrance*, kurios laivai plaukioja su Prancūzijos vėliava, nėra galimybių gauti tokį mažą santykį kaip bendrovės *Irish Ferries*, kurios laivai plaukioja su Kipro vėliava. Prancūzijos institucijos mano, kad atsižvelgiant į dideles *SeaFrance* pastangas mažinti darbo vietų skaičių 26 % siekiantis išlaidų darbuotojams ir apyvartos santykis yra pakankamas ir leidžia bendrovei *SeaFrance* likti konkurencinga. Jos patikslina, kad *SeaFrance* mokamų darbo užmokesčių dydis nustatytas pagal Prancūzijos socialinės teisės aktus, kuriais užtikrinama didesnė apsauga negu taikant valstybių, kuriose įsisteigę bendrovės konkurentai, visų pirma Jungtinės Karalystės, teisės aktus, ypač susijusius su minimaliu darbo užmokesčiu;

- (104) restruktūrizavimo plane nustatytas *SeaFrance* laivynas nėra netinkamas. Visiškai priešingai – jis sudarytas konkrečiai maršrutui Kalė–Doveris, išskyrus laivą *Molière*, kuris turėjo būti pertvarkytas siekiant pritaikyti jį jūrų transporto paslaugoms teikti Juodąja jūra. Prancūzijos institucijų nuomone, P&O argumentas, jog *SeaFrance* valdyba nėra pakankamai nepriklausoma nuo valstybės ir socialinės sistemos, kad įmonę valdytų veiksmingai, yra nepagrįstas jokiai pirminiu įrodymu;

6.2. Pastabos dėl konkurencinės padėties rinkoje, susijusioje su maršrutu Doveris–Kalė

- (105) Prancūzijos institucijos nepritaria P&O, *Eurotunnel* ir CLdN teiginiams dėl perteklinių struktūrinių pajėgumų rinkoje. Jų nuomone, nustatyti pertekliniai pajėgumai iš esmės atsirado dėl susiklosčiusių aplinkybių (visų pirma ekonomikos krizės, dėl kurios sumažėjo krovinių vežimo apimtys ir padidėjo svaro sterlingų kursas). Remdamiesi prieš krizę parengtomis augimo prognozėmis kai kurie veiklos vykdytojai padidino savo pajėgumus, o dėl ekonomikos nuosmukio laukto augimo nebuvo. Prancūzijos institucijos pateikia rinkos tyrimus, kuriuos 2005⁽²⁴⁾ ir 2008 m.⁽²⁵⁾ atliko įmonė *Dover Harbour Board*, ir nurodo ilgalaikį krovinių vežimo apimčių augimą;
- (106) Prancūzija mano, jog tam tikrų *SeaFrance* klientų pareikštas susirūpinimas dėl to, kad maršrutu Kalė–Doveris plukdant pavojingus gaminius atsiras P&O monopolis (žr. 83 ir 87 konstatuojamąsias dalis), yra nepagrįstas. Iš tikrųjų kadangi nėra jokių nacionalinės ar tarptautinės teisės aktų, kuriais draudžiama pavojingas medžiagas plukdyti automobilių keltais, *SeaFrance* galėtų numatyti galimybę tokias medžiagas plukdyti reisais, kuriais plaukia mažai keleivių, pavyzdžiui, tam tikrais naktiniais reisais;

6.3. Pastabos dėl restruktūrizavimo pagalbos suderinamumo

- (107) aptardamos priemonių, apie kurias pranešta pagal restruktūrizavimo planą, suderinamumą Prancūzijos institucijos pateikė toliau pateikiamus atsakymus dėl Komisijos

pareikštų abejonių dėl ilgalaikio bendrovės gyvybingumo atkūrimo, kurio tikimasi pagal restruktūrizavimo planą, bet kokio per didelio konkurencijos iškraipymo prevencijos ir nuosavo *SeaFrance* įnašo igyvendinant restruktūrizavimo planą;

6.3.1. Dėl ilgalaikio bendrovės gyvybingumo atkūrimo ir restruktūrizavimo plano

- (108) Prancūzijos institucijos tvirtina, kad ateinančiais metais tikimasi didesnių užimtumo koeficientų negu nustatyti anksčiau, nes nuo 2006 m. diegiama nauja informacinė sistema, leidžianti užtikrinti kuo didesnį ir tinkamą šių laivų užimtumą. Jų teigimu, taikant šią sistemą visų pirma buvo galima nustatyti reisu, iš kurių gaunamas nedidelis pelnas, ir juos išbraukti iš reisu, kuriais *SeaFrance* siūlo teikti paslaugas. Be to, Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad 2000–2007 m. (į šį laikotarpį atsižvelgia Komisija) *SeaFrance* veikla buvo organizuojama maršrutais neatsižvelgiant į paklausos dydį;
- (109) Prancūzijos institucijos taip pat tvirtina, kad *SeaFrance* konkurentų užimtumo koeficientai mažesni dėl jų pasirinkto veiklos būdo. Pavyzdžiui, jų teigimu, P&O turėjo daug laivų ir siūlė teikti „maršrutines“ paslaugas – tai darė įtaką užimtumo koeficiento mažėjimui. Aptariant DFDS atvejį pažymėtina, kad dėl specialaus šios bendrovės laivų pobūdžio negalima optimaliai jų pakrauti atsižvelgiant į kiekvieno laivo pelningumą. Be to, dėl reisu ilgio DFDS privalo ilgus laikotarpius teikti paslaugas maršrutais pirmyn ir atgal. Galiausiai dėl didelės DFDS laivų talpos vidutiniai užimtumo koeficientai savaime mažesni plukdant reisais, kurių paklausa nedidelė;
- (110) be to, Prancūzijos institucijos pateikė atsakymą dėl Komisijos abejonių ir trečiųjų šalių pastabų, susijusių su tuo, kad vertinant restruktūrizavimo plano patikimumą būtina atsižvelgti į riziką (degalų kainą, svaro sterlingų nuvertėjimą). Pirmiausia jos pabrėžia, kad *SeaFrance* vėl pradės taikyti finansinio rizikos draudimo politiką sudarydama apsigaitimo sandorius, kai tik bus baigta jos bankroto administravimo procedūra. Paskui jos paaiškina, kad bendrovė taiko kylančių laivų degalų kainų kompensavimo mechanizmą (angl. *Bunker Adjustment Factor*, toliau – BAF), pagal kurį kompensuojama apie 40 % papildomų išlaidų, susijusių su padidėjusia degalų kaina, viršijančia 285 EUR už toną, ir kad po 2015 m. į BAF mechanizmą bus įtrauktos naujos papildomos išlaidos atsižvelgiant į prievolę naudoti degalus, kuriuose sieros kiekis neviršija 0,1 %;
- (111) dėl svaro sterlingų nuvertėjimo Prancūzijos institucijos visų pirma nurodo, kad politika, kurią taikant pagal išankstinius pardavimo sandorius svarais sterlingų apmokama dalis mėnesinių likučių tokiu kursu, kuris taikomas vykdant biudžetą, ir kuri nutraukta dėl bankroto administravimo procedūros, vėl bus taikoma šią procedūrą baigus; [...]

⁽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) dėl kitų sprendimo pradėti procedūrą 96 konstatuojamojoje dalyje minimų priemonių Prancūzijos institucijos nurodo, kad verslo plane į jų poveikį neatsižvelgta, nes šį poveikį sunku įvertinti. Tačiau taikant šias priemones būtų galima sutaupyti;

(113) galiausiai Prancūzijos institucijos primena, kad išlaidų darbuotojams ir apyvartos santykis turėtų pasikeisti nuo [20–25] % 2012 m. iki [20–25] % 2019 m. Jis taptų panašus į *SeaFrance* konkurentų santykius;

6.3.2. Dėl bet kokio per didelio konkurencijos iškreipimo prevencijos

(114) aptardamos bet kokio per didelio konkurencijos iškreipimo prevenciją Prancūzijos institucijos nori patvirtinti, kad 2011 m. liepos 7 d. du laivai – *Renoir* ir *Cézanne* – buvo parduoti už [0–10] mln. USD ([0–10] mln. EUR);

6.3.3. Dėl nuosavo *SeaFrance* įnašo įgyvendinant restruktūrizavimo planą

(115) pasak Prancūzijos institucijų, pirmoji *SeaFrance* nuosavo įnašo dalis įgyvendinant restruktūrizavimo planą – tai pardavus laivus *Renoir* ir *Cézanne* gautos pajamos ir pajamos, kurias tikimasi gauti pardavus laivą *Nord Pas de Calais*;

(116) be to, Prancūzijos institucijos mano, kad 28–33 konstatuojamosiose dalyse apibūdintos dvi paskolos nėra valstybės pagalba ir kad 99,8 mln. EUR paskola turi būti laikoma nuosavu įnašu. Prancūzijos institucijų teigimu, norėdama įvertinti tai, ar suteikta pagalba, Komisija turi remtis tik Komunikatu dėl orientacinių normų. Jos pažymi, kad Komisija šį komunikatą taikė savo sprendime pradėti procedūrą, susijusiam su viešosios įstaigos *Osinek* paskola, suteikta įmonei ČSA – *Czech Airlines* ⁽²⁶⁾, ir sprendime dėl paskolų, kurias Vengrijos vystymo bankas suteikė Vengrijos trąšų gamintojui *Péti Nitrogénművek* ⁽²⁷⁾. Jos mano, kad dėl 28–33 konstatuojamosiose dalyse apibūdintų priešasčių dvi paskolos nėra pagalba;

VII. PAGALBOS PRIEMONIŲ VERTINIMAS

7.1. Pagalba

(117) pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškrai-

pyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“;

(118) priemonė valstybės pagalba laikoma tuomet, jeigu įgyvendinamos visos šios sąlygos: 1) taikant aptariamą priemonę suteikiamas pranašumas, 2) šis pranašumas suteikiamas iš valstybės išteklių, 3) šis pranašumas yra atrankinio pobūdžio ir 4) aptariama priemone iškraipoma arba gali būti iškraipoma konkurencija ir gali būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai ⁽²⁸⁾;

(119) šis sprendimas apima tris pagalbos priemones: kapitalo atkūrimą ir dvi 28–33 konstatuojamosiose dalyse apibūdintas paskolas;

7.1.1. *SeaFrance* kapitalo atkūrimas

(120) Prancūzijos institucijos savo pranešime pačios reiškia nuomonę, kad *SeaFrance* kapitalo padidinimas yra valstybės pagalba. Pateikusias pranešimą Prancūzijos institucijos pripažįsta, kad kapitalo atkūrimo priemonė priskirtina valstybei ir kad šia priemone atrankinis pranašumas suteikiamas vienai bendrovei *SeaFrance*;

(121) aptardama pranašumo klausimą Komisija reiškia nuomonę, kad dėl priešasčių, kurios bus paaiškintos 7.2.1 skirsnyje, *SeaFrance* yra sunkumų patirianti įmonė. Kadangi *SeaFrance* padėtis labai bloga ir vykdoma jos bankroto administravimo procedūra, bendrovė negalėtų įgyvendinti restruktūrizavimo plano ir tenkinti savo finansavimo poreikių. Tokiomis sąlygomis privatus veiklos vykdytojas kapitalo injekcijos neskirtų. Be to, Prancūzijos institucijos net nebandė įrodyti, kad laukiama grąža atitinka grąžą, kurios reikalautų privatus investuotojas. Todėl priemone suteikiama atrankinis pranašumas, nes ji taikoma tik bendrovei *SeaFrance*. Pranašumas suteikiamas iš valstybės išteklių, nes SNCF yra valstybinė įmonė. Jis laikytinas valstybės suteikiamu pranašumu;

(122) dėl poveikio konkurencijai ir įtakos tarpusavio prekybai Sąjungoje reikėtų priminti, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką tuo atveju, kai įmonė veikia sektoriuje, kuriame įvairių valstybių narių gamintojai faktiškai konkuruoja tarpusavyje, bet kokia pagalba, kurią ši įmonė gauna iš valdžios institucijų, gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ir kenkti konkurencijai, jeigu rinkoje tęsiant įmonės veiklą konkuruojančioms įmonėms trukdoma didinti jų užimamas rinkos dalis ⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ 2010 m. vasario 24 d. Sprendimas byloje NN 1/10 (ex CP 371/09) – Čekija, ČSA – „Czech Airlines“ – Prielaidos dėl valstybės pagalbos, susijusios su *Osinek* suteikta paskola.

⁽²⁷⁾ 2010 m. spalio 27 d. Sprendimas dėl valstybės pagalbos C 14/09 (ex NN 17/09), kurią Vengrija suteikė *Péti Nitrogénművek Zrt.* (OL L 118, 2011 5 6, p. 9).

⁽²⁸⁾ Žr., pavyzdžiui, 2006 m. sausio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ministero dell'Economia e delle Finanze prieš Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, 2006 m. Rink. p. I-289, 129 punktą.

⁽²⁹⁾ Visų pirma žr. 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Italija prieš Komisiją*, C-305/89, Rink. p. I-1603.

- (123) šiuo požiūriu tai, kad ekonominis sektorius liberalizuotas Sąjungos lygmeniu, rodo, jog pagalba gali turėti faktinį ar galimą poveikį konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai ⁽³⁰⁾;
- (124) šiomis aplinkybėmis reikia priminti, kad 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių ⁽³¹⁾ valstybių narių jūrų transportas visiškai liberalizuotas nuo 1993 m. sausio 1 d.;
- (125) šiuo atveju, kaip jau nustatyta, vyksta vienos rūšies transporto vežėjų konkurencija (liberalizuotame sektoriuje konkuruojama su kitais jūrų transporto vežėjais) ir įvairių transporto rūšių vežėjų konkurencija, visų pirma konkuruojama su geležinkelių transporto vežėjais ⁽³²⁾;
- (126) todėl Komisija daro išvadą, kad kapitalo atkūrimo priemonė gali būti sustiprinta įmonės padėtis, palyginti su jos konkurentais, vykdant Sąjungos valstybių narių tarpusavio prekybą. Taigi priemonė daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ir ja gali būti iškraipoma konkurencija;
- (127) remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad aptariama priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;
- 7.1.2. 28–33 konstatuojamosiose dalyse apibūdintos paskolos
- (128) Prancūzija mano, kad dvi 28–33 konstatuojamosiose dalyse apibūdintos paskolos suteikiamos rinkos sąlygomis, todėl atitinka privataus rinkos ekonomikos investuotojo principą (žr. 116 konstatuojamąją dalį);
- (129) Komisija šiai analizei nepritaria. Iš tikrųjų šiuo atveju SNCF bendrovei *SeaFrance* jau suteikė pagalbą, visų pirma sanavimo pagalbą, ir ketina suteikti naują – kapitalo atkūrimo – pagalbą. Paskolų tikslas toks pat kaip ir kitų rūšių pagalbos – sanuoti ir restruktūrizuoti *SeaFrance*. Paskolos teikiamos kartu su restruktūrizavimo pagalba *SeaFrance* patiriant sunkumų. Tai akivaizdu 99,7 mln. EUR paskolos atveju; šia paskola, kaip ir atkuriant kapitalą, siekiama suteikti galimybę *SeaFrance* tenkinti savo einamojo kapitalo poreikius. Tačiau tai taip pat akivaizdu [40–70] mln. EUR paskolos atveju: šia paskola refinansuojama laivo *Molière* išperkamosios nuomos sutartis ir laivas pagal šią sutartį išperkamas anksčiau, negu numatyta. Iš tikrųjų gamybos priemonių, šiuo atveju laivo, finansavimas glaudžiai susijęs su kasdiene *SeaFrance* veikla. Refinansuodama išperkamosios nuomos sutartį ir pagal ją anksčiau laiko išpirkdama laivą *SeaFrance* siekia sumažinti savo veiklos išlaidas, o tai yra įmonės restruktūrizavimo dalis. Todėl [40–70] mln. EUR paskola taip pat susijusi su *SeaFrance* restruktūrizavimu;
- (130) savo sprendime *BP Chemicals* Pirmosios instancijos teismas paaiškino, kad tokiomis aplinkybėmis svarstant valstybės pagalbos klausimą paskolas reikia nagrinėti ne atskirai nuo kitų priemonių, bet kartu su jomis ⁽³³⁾;
- (131) kaip nurodoma Pirmosios instancijos teismo sprendime, iš tikrųjų vien dėl to, kad valstybinė įmonė jau atliko pagalbai priskiriamas kapitalo injekcijas į savo patronuojamąją įmonę, *a priori* neatmetama galimybė, kad vėlesnė priemonė gali būti laikoma atitinkančia privataus rinkos ekonomikos investuotojo kriterijų. Tačiau Pirmosios instancijos teismas mano, kad vienam investuotojui atlikus tris kapitalo injekcijas per dvejus metus (dvi pirmosios injekcijos buvo visiškai nepelningos) Komisija turėjo patikrinti, ar trečiąją injekciją galima pagrįstai atskirti nuo dviejų pirmųjų ir laikyti nepriklausoma investicija taikant privataus investuotojo kriterijų;
- (132) Pirmosios instancijos teismas mano, kad tarp tinkamų veiksnių, į kuriuos atsižvelgiama siekiant įvertinti, ar vėlesnė priemonė galima pagrįstai atskirti nuo dviejų pirmųjų ir atsižvelgiant į privataus investuotojo kriterijų laikyti nepriklausoma investicija, visų pirma yra aptariamų injekcijų chronologinė tvarka, jų tikslas ir patronuojamosios įmonės padėtis tuo metu, kai buvo priimti sprendimai atlikti kiekvieną atitinkamą injekciją;
- (133) Prancūzija neprieštarauja tam, kad kapitalo atkūrimas yra pagalba, nes nėra jokių galimybių gauti grąžą, kurios reikalautų privatus investuotojas. Tai taip pat aišku iš 35 konstatuojamojoje dalyje pateikiamos lentelės, kurioje nurodytas 2011–2017 m. finansavimo poreikis. Iš tikrųjų šiuo laikotarpiu įmonė negalėtų mokėti dividendų. Atsižvelgiant į tai, kad išlaidos, susijusios su 28–33 konstatuojamosiose dalyse apibūdintų paskolų palūkanų ir pagrindinės sumos mokėjimu, yra didelės, o restruktūrizavimo plane numatyta pelno marža maža, labai tikėtina, kad ši padėtis tęstųsi po 2017 m., kol paskolos būtų visiškai grąžintos 2023 m. Tačiau tradicinės pramonės, pavyzdžiui, jūrų transporto, srityje veikiantis privatus investuotojas nesutiktų dvylika metų visiškai negauti 166,3 mln. EUR investicijos grąžos. Kadangi dviejų paskolų tikslas toks pat kaip kapitalo atkūrimo (finansuoti restruktūrizavimo išlaidas), įmonės ekonominė padėtis nepakitusi (ji patiria sunkumų) ir paskolos suteikiamos kartu vykdant kapitalo atkūrimą, šios paskolos negali būti pagrįstai atskirtos nuo sanavimo pagalbos ir kapitalo atkūrimo;

⁽³⁰⁾ 2003 m. vasario 13 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Ispanija prieš Komisiją*, C-409/00, 2003 m. Rink. p. I-1487.

⁽³¹⁾ OL L 378, 1986 12 31, p. 1.

⁽³²⁾ Visų pirma *Eurotunnel*, vežančiu keleivius ir krovinius geležinkelių transportu.

⁽³³⁾ 1998 m. rugšėjo 15 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *BP Chemicals prieš Komisiją*, T-11/95, 1998 m. Rink. p. II-3235, 170 ir 171 punktai.

- (134) vertinant kartu, sanavimo pagalbos, kapitalo atkūrimo ir dviejų paskolų grąža yra mažesnė negu grąža, kurios reikalaujama privatus rinkos ekonomikos investuotojas. Iš tikrųjų, kaip paaiškinta, SNCF negali tikėtis jokios su kapitalo atkūrimu susijusios grąžos iki 2023 m. NET jeigu vertinant atskirai dviejų paskolų grąža atitiktų rinkos sąlygas (*quod non*), to negalėtų užtekti, kad visos priemonės būtų laikomos atitinkančiomis privataus rinkos ekonomikos investuotojo principą. Todėl toliau pastabos pateikiamos kaip papildomos pastabos;
- (135) norėdamos pagrįsti tai, kad dvi paskolos nėra pagalba, Prancūzijos institucijos remiasi Komunikatu dėl orientacinių normų. Jos mano, kad atsižvelgiant į įmonės padėtį (CCC reitingas) ir įkeisto turto dydį (įprastas dydis) palūkanų norma turi siekti 8,55 %, t. y. prie vienu metu EURIBOR palūkanų normos pridedama 650 bazinių punktų. Prancūzijos institucijų nuomone, Komunikatas dėl orientacinių normų taikomas konservatyviai;
- (136) net jeigu dvi paskolas reikėtų vertinti atskirai (*quod non*), Prancūzijos institucijos neįrodė, kad jos suteiktos taikant rinkos palūkanų normą;
- (137) šiuo klausimu Komisija visų pirma nori pabrėžti, kad, kaip primenama Komunikato dėl orientacinių normų pirmojoje pastraipoje, „[o]rientacinės ir diskonto normos taikomos kaip rinkos normos pakaitinis rodiklis, be to, jos taikomos pagalbos subsidijos ekvivalentui įvertinti, ypač jeigu pagalba išmokama keliomis dalimis, ir pagalbos elementui iš palūkanų subsidijų schemos apskaičiuoti. Jos taip pat naudojamos tikrinant, kaip laikomasi de minimis taisyklės ir bendrosios išimties reglamentų“⁽³⁴⁾. Todėl pagal Komunikatą dėl orientacinių normų Komisija privataus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikyti neprivalėtų, visų pirma tais atvejais, kai turimi faktiniai rinkos duomenys akivaizdžiai skiriasi nuo duomenų, gautų taikant šiame komunikate nurodytą metodiką;
- (138) kadangi pagalbos ir paskolos teikėjas yra tas pats, Komisija, norėdama įsitikinti, kad siūlomas atlygis iš tikrųjų atitinka rinkos atlygį, šiuo atveju turi remtis su SNCF nesusijusiais išorės dalyviais. Komisija keletą kartų prašė Prancūzijos institucijų pateikti nepriklausomos finansų įstaigos parengto pasiūlymo pavyzdį. Šis pasiūlymas niekada nebuvo pateiktas;
- (139) be to, Komisija taip pat atliko rinkos tyrimą. Pagal Komisijos skaičiavimus įkeičiant įprasto dydžio turtą paskolų palūkanų norma turėtų būti apie 14 %, kad atitiktų rinkos palūkanų normą (2,825 % penkerių metų apskaitimo sandorių norma⁽³⁵⁾), prie kurios pridedamas 11,18 % kredito išipareigojimų neįvykdymo apskaitimo sandorių normų vidurkis⁽³⁶⁾, kai reitingas yra mažesnis negu B- (t. y. CCC), ir 0,2 % priemoka). Tai atitinka
- 2011 m. balandžio, gegužės ir birželio mėn. nustatytus duomenis. Be to, nors Komisija ne kartą prašė⁽³⁷⁾, Prancūzijos institucijos niekada nepateikė privataus banko nurodytos palūkanų normos vertės arba parengto palūkanų normos pasiūlymo;
- (140) be to, Komisija keletą kartų⁽³⁸⁾ prašė Prancūzijos institucijų aptarti išorės finansavimo klausimą arba pateikti komercinio banko nurodytą palūkanų normos vertę ar parengtą palūkanų normos pasiūlymą. Dėl šių pasiūlymų negautas joks oficialus atsakymas;
- (141) galiausiai į 116 konstatuojamojoje dalyje pateiktus Prancūzijos institucijų argumentus, kad vykdydama dvi nesenas procedūras Komisija taikė Komunikatą dėl orientacinių normų, atsižvelgti negalima. Iš tikrųjų šios dvi procedūros, iš kurių viena vis dar vykdoma, susijusios su kitomis problemomis. Bendrovės *Péti Nitrogénmüvek* atveju visos nagrinėjamos priemonės buvo valstybės pagalba. Dėl viešosios įstaigos *Osinek* Komisija dar nepriėmė galutinio sprendimo ir tuo metu, kai suteikta paskola, apie jokią pagalbos priemonę nebuvo pranešta;
- (142) Komisija daro išvadą, kad paskolomis, kuriomis finansuojamas nuosavas įnašas ir įgyvendinama galimybė laivą *Molière* išpirkti anksčiau laiko, taip pat suteikiamas pranašumas bendrovei *SeaFrance*. Dėl 121–126 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių kitos trys pagalbos sąlygos (iš valstybės išteklių suteiktas atrankinis pranašumas, poveikis konkurencijai ir įtaka Bendrijoje vykdomai prekybai) taip pat yra įgyvendintos. Todėl šios paskolos yra valstybės pagalba;

7.1.3. Sanavimo pagalba

- (143) dėl 2010 m. rugpjūčio 18 d. Komisijos sprendimo 30–47 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių paskola, kurią SNCF bendrovei *SeaFrance* suteikė kaip sanavimo pagalbą, yra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

7.2. Trijų pagalbos priemonių suderinamumas

- (144) atsižvelgdama į trijų aptariamų restruktūrizavimo pagalbos priemonių tikslą ir Prancūzijos institucijų argumentus, pateiktus jų pranešimuose, Komisija mano, kad trijų pagalbos priemonių suderinamumas su vidaus rinka turi būti nagrinėjamas remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu ir gairėmis;

7.2.1. Tinkamumo kriterijai: sunkumų patirianti įmonė

- (145) kad įmonei būtų galima skirti restruktūrizavimo pagalbą, ji turi būti laikoma sunkumų patiriančia įmone pagal gairių 2.1 skirsnį;

⁽³⁴⁾ OL C 14, 2008 1 19, p. 6.

⁽³⁵⁾ 2011 m. liepos 1 d. *Bloomberg EUSA5* duomenimis.

⁽³⁶⁾ Bendrai atsižvelgiant į visus sektorius.

⁽³⁷⁾ [...]

⁽³⁸⁾ Žr. 9 konstatuojamąją dalį.

(146) šiuo klausimu Komisija mano, kad *SeaFrance* yra sunkumų patirianti įmonė pagal gairių 10 dalies a punktą, nes ji prarado daugiau negu pusę savo akcinio kapitalo: nuo 81,7 mln. EUR 2007 m. šis kapitalas sumažėjo iki 57,7 mln. EUR 2008 m. ir iki -0,69 mln. EUR 2009 m. (taigi 2007–2009 m. jis sumažėjo daugiau negu 100 % – 82,4 mln. EUR), o daugiau negu ketvirtadalis jos kapitalo prarasta per pastaruosius dvylika mėnesių: nuo 57,7 mln. EUR 2008 m. jis sumažėjo iki -0,69 mln. EUR 2009 m.;

(147) be to, *SeaFrance* taip pat gali būti laikoma patiriančia sunkumų pagal gairių 10 dalies c punktą, nes prieš ją pradėta vykdyti kolektyvinė nemokumo procedūra. Iš tikrųjų, kaip nurodyta 10 konstatuojamojoje dalyje, 2010 m. birželio 30 d. Paryžiaus komercinių bylų teismas pradėjo *SeaFrance* bankroto administravimo procedūrą;

(148) be to, taip pat įgyvendintos gairių 13 dalyje nurodytos sąlygos, nes *SeaFrance* patiriami sunkumai, nors bendrovė ir priklauso grupei SNCF, susiję su pačia bendrove, o ne kilo dėl grupės išlaidų sutartinio paskirstymo;

7.2.2. Nuosavas įnašas

(149) sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija pareiškė nuomonę, kad *SeaFrance* nuosavas įnašas, skirtas restruktūrizavimui įgyvendinti, yra abejotinas ir nepakanamas atsižvelgiant į gairių nuostatas;

(150) iš dalies pakeistame restruktūrizavimo plane Prancūzijos institucijos nurodo [80–130] mln. EUR *SeaFrance* nuosavą įnašą, kurį sudaro šios priemonės:

— 99,7 mln. EUR paskola, kuriai taikoma 8,55 % palūkanų norma ir kuri skirta *SeaFrance* restruktūrizavimui finansuoti;

— numatomas frachtuojamo laivo *Nord-Pas-de-Calais* pardavimas (du nepriklausomi ekspertai įvertino, kad jo komercinė vertė yra [0–10] mln. EUR); ir

— laivų *Renoir* bei *Cézanne* pardavimas 2011 m. liepos mėn. už [0–10] mln. USD sumą (apie [0–10] mln. EUR);

(151) gairių 43 dalyje nurodoma: „Pagalbos dydis ir intensyvumas turi apsiriboti griežtu restruktūrizavimo sąnaudų minimumu, reikalingu restruktūrizavimui įvykdyti, atsižvelgiant į turimus bendrovės, jos akcininkų arba ją

valdančios verslo grupės finansinius išteklius. Tokiame įvertinime bus atsižvelgta į anksčiau gautą sanavimo pagalbą. Tikimasi, kad pagalbos gavėjai savais išteklių svariai prisidės prie restruktūrizavimo plano įgyvendinimo, įskaitant įmonės išlikimui nebūtino turto pardavimą arba pasinaudojimą rinkos sąlygomis gaunamu išoriniu finansavimu. Toks indėlis yra požymis to, kad rinkos tiki gyvybiškumo sugrįžimo galimybe. Toks indėlis turi būti tikras, t. y. faktiškas, neįtraukiant viso ateityje laukiamo pelno, tarkim grynųjų pinigų srautų, ir kiek įmanoma didesnis.“⁽³⁹⁾;

(152) gairių 7 dalyje taip pat nurodoma, jog „reikėtų tvirtiau pabrėžti principą, kad [restruktūrizavimui skirtas esminis pagalbos gavėjo indėlis] turi būti tikras ir nefinansuojamas kitų. Pagalbos gavėjo indėlio tikslas yra dvejopas: viena vertus, būtų parodoma, kad rinkos (savininkai, kreditoriai) tiki, jog per priimtą laikotarpį įmonė vėl galės tapti gyvybinga. Kita vertus, tai užtikrintų, kad restruktūrizavimo pagalba apsiribos tik būtinu minimumu įmonės gyvybingumui atkurti tuo pat metu ribojant konkurencijos iškreipimus. [...]“⁽⁴⁰⁾;

(153) Sąjungos teismų praktikoje taip pat buvo pabrėžta, jog nuosavu įnašu turi būti parodoma, kad rinkos tiki, jog įmonė vėl galės tapti gyvybinga;⁽⁴¹⁾

(154) Prancūzijos institucijos pranešė Komisijai, kad 2011 m. liepos 7 d. du laivai – *Renoir* ir *Cézanne* – parduoti už 3,1 mln. EUR;

(155) frachtuojamą laivą *Nord-Pas-de-Calais* numatoma parduoti; pardavus laivus gautas *SeaFrance* įnašas turėtų būti [10–20] mln. EUR. Pranešusios apie pradinį restruktūrizavimo planą Prancūzijos institucijos išpareigojo užtikrinti, kad *SeaFrance* atsisakytų laivų *Renoir* ir *Cézanne*. Šie du laivai parduoti 2011 m. liepos mėn. Vykdamas Komisijos sprendimų priėmimo praktiką nustatyta, kad turtas, kuris bus parduotas ateityje, gali būti pripažintas nuosavu įnašu, jeigu valstybė narė pateikia tikrovišką jo rinkos vertės vertinimą⁽⁴²⁾. Šiuo atveju Prancūzijos institucijos pateikė du frachtuojamo laivo *Nord-Pas-de-Calais* vertinimus; šiuos vertinimus atliko du nepriklausomi ekspertai, kurie abu nustatė, kad laivo rinkos vertė yra apie [0–10] mln. EUR. Komisija pažymi, jog vienas iš dviejų ekspertų 2011 m. balandžio mėn. nustatė, kad laivų *Renoir* ir *Cézanne* rinkos vertė yra [0–10 000 000] USD. Šie laivai 2011 m. liepos mėn. parduoti už [0–10 000 000] USD. Todėl Komisija visų pirma mano, kad rinkos vertės vertinimas gali būti laikomas tikrovišku ir kad iš numatomo parduoti frachtuojamo laivo *Nord-Pas-de-Calais* gautos pajamos pripažįstamos nuosavu įnašu;

⁽³⁹⁾ Pabraukta Komisijos.

⁽⁴⁰⁾ Pabraukta Komisijos.

⁽⁴¹⁾ 2010 m. gruodžio 7 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Frucona Košice prieš Komisiją*, T-11/07, (dar nepaskelbto rinkinyje) 244 ir 245 punktai.

⁽⁴²⁾ Sprendimo N 488/09 dėl restruktūrizavimo pagalbos bendrovei POLFA „Tarchominskie Zakłady Farmaceutyczne“ S.A. 47 konstatuojamoji dalis.

- (156) visų pirma Prancūzijos institucijos nurodė, kad [40–70] mln. EUR paskola, kuria siekiama finansuoti galimą laivo *Molière* išpirkimą anksčiau laiko, nėra papildomas nuosavas įnašas. Iš tikrųjų šia paskola pakeičiamas į balansą neįtrauktas įnašas, kuris jau numatytas pagal laivo *Molière* išperkamosios nuomos sutartį. Todėl apskaičiuojant bendrą nuosavą įnašą į šią paskolą neatsižvelgta. Tačiau kadangi šiuo finansavimu pakeičiamas dabartinis finansavimas, Komisija turi įsitikinti, ar jis taip pat atitinka nuosavo įnašo suderinamumo kriterijus, ypač pagalbos nebuvimo kriterijų;
- (157) kadangi SNCF paskolas teikia pagal gairių 43 dalį, Komisija turi įsitikinti, ar šis finansavimas nėra pagalba ir ar juo parodoma, jog „rinkos tiki gyvybiškumo sugrįžimo galimybe“. Šiuo atveju taip nėra dėl trijų toliau nurodytų priežasčių, kurių kiekvienos užtektų šiai išvadai pagrįsti;
- (158) pirma, kaip Komisija nurodė 7.1.2 skirsnyje (129–142 konstatuojamosios dalys), paskoloms taikomos sąlygos neatitinka rinkos sąlygų;
- (159) pagal Komisijos skaičiavimus įkeičiant įprasto dydžio turtą paskolų palūkanų norma turėtų būti apie 14 %, kad atitiktų rinkos palūkanų normą (2,825 % penkerių metų apsikeitimo sandorių norma⁽⁴³⁾), prie kurios pridamas 11,18 % kredito išsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių normų vidurkis⁽⁴⁴⁾, kai reitingas yra mažesnis negu B- (t. y. CCC), ir 0,2 % priemoka). Tai atitinka 2011 m. balandžio, gegužės ir birželio mėn. nustatytus duomenis. Be to, nors Komisija ne kartą prašė⁽⁴⁵⁾, Prancūzijos institucijos niekada nepateikė privataus banko nurodytus palūkanų normos vertės arba parengto palūkanų normos pasiūlymo;
- (160) antra, kaip įrodyta 7.1.2 skirsnyje (129–142 konstatuojamosios dalys), aptariamoms paskoloms pačios yra valstybės pagalba. Todėl į jas negali būti atsižvelgiama apskaičiuojant nuosavą įnašą, kuris turi būti nesusijęs su pagalba, kaip nurodoma prieš gairių 43 dalį pateiktoje antrašoje;
- (161) trečia, bet kokiu atveju pagal gairių 7 ir 43 dalis faktiniu įnašu visų pirma parodoma, jog rinkos tiki, kad įmonė vėl gali tapti gyvybinga.⁽⁴⁶⁾ Tačiau šiuo atveju pagalbą teikianti institucija ir patronuojančioji bendrovė veikia kaip vienas juridinis asmuo, t. y. SNCF, ir atitinkamos priemonės įgyvendinamos kartu. Šiomis aplinkybėmis toks tikslas negali būti įgyvendintas, nes nėra faktinio įnašo, gauto iš su SNCF nesusijusio kreditoriaus ar investuotojo. Iš tikrųjų pagalbą teikiančios institucijos veiksmas niekaip neįrodoma, jog rinkos tiki, kad įmonė vėl taps gyvybinga;
- (162) kaip nurodyta 141 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad Prancūzijos pastabose pateikta nuoroda į sprendimą dėl viešosios įstaigos *Osinek* pagalbos įmonei *ČSA – Czech Airlines* ir sprendimą dėl paskolų, kurias Vengrijos vystymo bankas suteikė Vengrijos trąšų gamintojui *Péti Nitrogénművek* (žr. 116 konstatuojamąją dalį), yra netinkama, nes pirmojoje byloje Komisija dar nepriėmė galutinio sprendimo, o antroji byla nesusijusi su restruktūrizavimu;
- (163) be to, kaip jau nurodyta, neatsižvelgiant į tai, kad paskolos gali būti pagalba, nuosavu įnašu turi būti parodoma, jog rinkos tiki, kad įmonė vėl gali tapti gyvybinga;
- (164) šiuo atveju SNCF teikiamu finansavimu tai neparodoma. Iš tikrųjų SNCF teikia ir pagalbą, ir nuosavą įnašą. Prancūzijos institucijos nepateikė duomenų, kuriais įrodoma, kad apdairus ir nepriklausomas investuotojas būtų pasirėngęs tvirtai išsipareigoti tokiomis pat sąlygomis, kurias pasiūlė SNCF, įnešti nuosavą įnašą ir teikti paskolą, skirtą laivui išpirkti anksčiau laiko;
- (165) todėl *SeaFrance* nuosavas įnašas, kuris atitinka gairių 43 dalyje nurodytus reikalavimus (t. y. jis nesusijęs su pagalba ir juo parodoma, jog rinkos tiki, kad įmonė vėl gali tapti gyvybinga), yra tik [10–20] mln. EUR – mažiau negu [< 10] % restruktūrizavimo išlaidų. Taigi gairių 44 dalyje nurodyta 50 % riba nepasiekta. Todėl Komisija mano, kad restruktūrizavimui skirtas *SeaFrance* nuosavas įnašas yra labai mažas atsižvelgiant į gairių nuostatas;
- (166) Komisija taip pat pažymi, kad Prancūzija nei rėmėsi gairių 44 dalyje nurodyta išskirtinių aplinkybių sąlyga, nei pateikė kokių nors įrodymų, kad tokia išskirtinė padėtis yra susidariusi;
- (167) todėl Komisija daro išvadą, kad gairėse nurodytas „tikro, su pagalba nesusijusio indėlio“ reikalavimas neįgyvendintas;

7.2.3. Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

- (168) kadangi restruktūrizavimui skirtas *SeaFrance* nuosavas įnašas yra labai mažas atsižvelgiant į gairių nuostatas, Komisija mano, jog ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo sąlygos vertinti nereikia;

⁽⁴³⁾ 2011 m. liepos 1 d. *Bloomberg EUSA5* duomenimis.

⁽⁴⁴⁾ Bendrai atsižvelgiant į visų sektorių kredito išsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių normų vidurkį.

⁽⁴⁵⁾ [...]

⁽⁴⁶⁾ 2010 m. gruodžio 7 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Frucona Košice prieš Komisiją*, T-11/07, (dar nepaskelbto rinkinyje) 245 punktą.

7.2.4. *Bet kokio pernelyg didelio konkurencijos iškraipymo prevencija (kompensacinės priemonės)*

- (169) sprendime pradėti procedūrą Komisija nurodė, kad Prancūzijos institucijų siūlomų kompensacinių priemonių neužtenka. Savo pastabose, pateiktose atsakant į sprendimą pradėti procedūrą, Prancūzijos institucijos pripažino⁽⁴⁷⁾, kad kompensacinių priemonių beveik nėra⁽⁴⁸⁾. Jos nurodė, kad ši problema bus išspręsta įgyvendinant iš dalies pakeistą restruktūrizavimo planą;
- (170) papildomos kompensacinės priemonės iš tikrųjų pasiūlytos 2011 m. rugsėjo 12 d. pateiktame restruktūrizavimo plane, visų pirma pasiūlyta ateityje parduoti frachtuojamą laivą *Nord Pas-de-Calais*. Prancūzijos institucijos taip pat mini jau parduotus laivus *Renoir* ir *Cézanne*, sumažintą reisų skaičių (reisų sumažėjo 5 830 reisais – 37,6 %, palyginti su 2007 m. reisų pasiūla) ir mažesnes *SeaFrance* užimamų rinkų dalis (2012–2019 m. bendrovė užėmė [10–15] % automobilių vežimo rinkos, o 2008 m. – [15–20] % šios rinkos);
- (171) kadangi restruktūrizavimui skirtas *SeaFrance* nuosavas įnašas yra labai mažas atsižvelgiant į gairių nuostatas, Komisija mano, kad pasiūlytų kompensacinių priemonių nagrinėti nereikia;

7.2.5. *Restruktūrizavimo pagalbos nesuderinamumo poveikis sanavimo pagalbai*

- (172) 2011 m. vasario 18 d. Prancūzijai pranešus apie restruktūrizavimo planą pagal gairių 26 dalį, šešių mėnesių terminas, per kurį paskola turi būti gražinta, buvo pratęstas iki dienos, kurią Komisija priims sprendimą dėl restruktūrizavimo plano. Kadangi Komisija mano, jog priemonės, apie kurias pranešta kaip apie restruktūrizavimo pagalbą, neatitinka gairėse nurodytų suderinamumo sąlygų, turi būti padarytos išvados, susijusios su šiuo nesuderinamumu. Taigi paskolos terminas nebegali būti pratęstas ilgesniam laikotarpiui negu iki šio sprendimo priėmimo dienos, todėl paskola turi būti gražinta nedelsiant;
- (173) susigrąžintina suma – tai sanavimo paskolos pagrindinė suma, prie kurios pridedamos susikaupusios sutartinės palūkanos, dar nesumokėtos pranešimo apie šį sprendimą dieną, ir palūkanos, kurios nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos apskaičiuojamos pagal 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinančio Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles⁽⁴⁹⁾, V skyrių;

VIII. IŠVADOS

- (174) kapitalo padidinimas 166,3 mln. EUR, 99,7 mln. EUR paskola ir [40–70] mln. EUR paskola, kurią SNCF

numato suteikti bendrovei *SeaFrance*, yra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Ši pagalba nesuderinama su vidaus rinka, todėl negali būti suteikta;

- (175) paskola, kurią Prancūzija bendrovei *SeaFrance* per SNCF suteikė kaip sanavimo pagalbą ir kurią teikti leista 2010 m. rugpjūčio 18 d. Komisijos sprendimu, turi būti nedelsiant gražinta kartu su susikaupusiomis sutartinėmis palūkanomis, dar nesumokėtomis pranešimo apie šį sprendimą dieną,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Kapitalo padidinimas 166,3 mln. EUR, 99,7 mln. EUR paskola ir [40–70] mln. EUR paskola, kurią Prancūzijos Respublika bendrovei *SeaFrance* numato suteikti per SNCF kaip restruktūrizavimo pagalbą, yra su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

Dėl šios priežasties ši pagalba negali būti suteikta.

2 straipsnis

Paskola, kurią Prancūzija bendrovei *SeaFrance* per SNCF suteikė kaip sanavimo pagalbą ir kuri nurodyta 2010 m. rugpjūčio 18 d. Komisijos sprendime, yra su vidaus rinka nesuderinama pagalba.

3 straipsnis

1. Prancūzija per SNCF iš pagalbos gavėjo privalo susigrąžinti 2 straipsnyje nurodytą pagalbą, įskaitant susikaupusias sutartines palūkanas, dar nesumokėtas pranešimo apie šį sprendimą dieną.

2. Prie susigrąžintinų sumų pridedamos palūkanos, skaičiuojamos nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos iki faktinio sumų susigrąžinimo dienos.

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių.

4 straipsnis

1. 2 straipsnyje nurodyta pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.

2. Prancūzija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

⁽⁴⁷⁾ Žr. Prancūzijos institucijų pastabų 2.2 skirsnį (19 puslapio pabaiga ir 20 puslapis).

⁽⁴⁸⁾ Pagal 2004 m. restruktūrizavimo pagalbos gaires kompensacinių priemonių turi būti imamasi siekiant kuo labiau mažinti neigiamą poveikį prekybai; šios priemonės gali būti turto pardavimas ir pajėgumų arba veiklos rinkoje mažinimas.

⁽⁴⁹⁾ OL L 140, 2004 4 30, p. 1.

5 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Prancūzija Komisijai pateikia šią informaciją:

- a) pagrindinę pagalbos sumą, kuri turi būti susigrąžinta iš pagalbos gavėjo ir į kurią įeina paskolos suma bei dar nesumokėtos susikaupusios paskolos palūkanos;
- b) iš pagalbos gavėjo susigrąžintą palūkanų sumą, kuri turi būti apskaičiuota pagal 3 straipsnio 3 dalyje išdėstytus principus;
- c) išsamų šiam sprendimui įgyvendinti numatytų priemonių, kurių jau imtasi, aprašymą; ir
- d) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjui oficialiai pranešta apie pagalbos grąžinimą.

2. Prancūzija praneša Komisijai apie nacionalinių priemonių, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, taikymo eigą, kol bus visiškai susigrąžinta 2 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijos prašymu ji nedelsdama pateikia visą informaciją apie numatytas priemones, kurių jau imtasi šiam sprendimui įgyvendinti. Ji taip pat pateikia išsamią informaciją apie pagalbos sumas ir palūkanas, kurios iš pagalbos gavėjo jau susigrąžintos.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2011 m. spalio 24 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas