

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

BESLUITEN

BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 24 oktober 2011

betreffende steunmaatregel SA.32600 (2011/C) — Frankrijk — Door de SNCF aan SeaFrance toegekende herstructureringssteun*(Kennisgeving geschied onder nummer C(2011) 7808)**(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)**(Voor de EER relevante tekst)*

(2012/397/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

om aanvullende informatie verzocht. De Franse autoriteiten hebben deze informatie op 4 mei 2011 verstrekt.

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna „VWEU” genoemd), en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

(3) Op 6 april 2011 heeft een concurrent van SeaFrance, P&O Ferries (hierna „P&O” genoemd), een klacht ingediend bij de Commissie over de herstructureringssteun.

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

(4) Bij brief van 22 juni 2011 heeft de Commissie de Franse Republiek in kennis gesteld van haar besluit om de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU in te leiden (hierna „het inleidingsbesluit” genoemd).

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben verzocht hun opmerkingen kenbaar te maken ⁽¹⁾,

(5) De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregelen kenbaar te maken ⁽³⁾. Zij heeft de opmerkingen ontvangen die in deel V nauwkeurig zijn beschreven.

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

1.1. Algemene procedurele context

(1) De Commissie heeft bij besluit van 18 augustus 2010 ⁽²⁾ reddingssteun (hierna genoemd „de reddingssteun”) ten gunste van SeaFrance SA (hierna „SeaFrance” genoemd) goedgekeurd. Frankrijk heeft deze steun inmiddels verleend. Deze steun bestond in een door de SNCF aan SeaFrance toegekende lening van maximaal [40-70] miljoen EUR.

(2) De Franse autoriteiten hebben op 18 februari 2011 herstructureringssteun (hierna „de herstructureringssteun” genoemd) van 223 miljoen EUR aangemeld ten gunste van SeaFrance en daarbij een herstructureringsplan overgelegd. Bij brief van 29 maart 2011 heeft de Commissie

(6) De Franse autoriteiten hebben op 14 juli 2011 hun opmerkingen naar aanleiding van het inleidingsbesluit, op 22 juli 2011 hun opmerkingen naar aanleiding van de klacht van P&O en op 19 augustus 2011 hun opmerkingen naar aanleiding van de opmerkingen van de belanghebbenden over het inleidingsbesluit, kenbaar gemaakt.

(7) Op 12 september 2011 hebben de Franse autoriteiten een gewijzigd herstructureringsplan doen toekomen.

(8) Op 3 oktober 2011 hebben de Franse autoriteiten het herstructureringsplan opnieuw gewijzigd (hierna „het gewijzigde herstructureringsplan” genoemd).

⁽¹⁾ PB C 208 van 14.7.2011, blz. 8.

⁽²⁾ PB C 102 van 2.4.2011, blz. 2.

⁽³⁾ Zie voetnoot 1.

- (9) De Commissie en de Franse autoriteiten zijn bijeengekomen [...]. Gedurende de gehele periode hebben er ook veel telefonische contacten ⁽⁴⁾ plaatsgevonden en zijn ook veel e-mails uitgewisseld. Op 18 oktober 2011 hebben de Franse autoriteiten de Commissie een brief gestuurd waarin de tot dan toe naar voren gebrachte argumenten werden samengevat.

1.2. Algemene procedurele context

- (10) In het kader van de op 30 juni 2010 ingeleide procedure inzake de gerechtelijke sanering van SeaFrance, moet het Tribunal de Commerce te Parijs op 25 oktober 2011 een definitief besluit erover nemen of SeaFrance moet worden geliquideerd dan wel haar activiteiten kan voortzetten ⁽⁵⁾.
- (11) Voorts konden sinds de inleiding van de procedure tot gerechtelijke sanering de belanghebbenden bij de curator voorstellen indienen tot behoud van de activiteiten door een volledige of gedeeltelijke overname van de onderneming. Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt zijn drie voorstellen tot overname ingediend: een gezamenlijk voorstel van de Franse groep Louis Dreyfus Armateurs en de Deense vennootschap DFDS A/S (hierna „DFDS” genoemd) (hierna gezamenlijk „DFDS-LDA” genoemd), een voorstel van de vakbondsvereniging Confédération française démocratique du travail (hierna „de CFDT” genoemd) en een voorstel van de SNC Being Bang Immaterial (hierna „Being Bang” genoemd).
- (12) DFDS-LDA heeft een voorstel gedaan tot gedeeltelijke overname van de activa en het personeel van SeaFrance voor het symbolische bedrag van drie euro ⁽⁶⁾. DFDS-LDA heeft de Commissie ter kennisname een kopie van het voorstel verstrekt. Volgens dat voorstel zou DFDS-LDA slechts 460 werknemers in dienst houden (dat wil zeggen 200 minder dan in het gewijzigde herstructureringsvoorstel) en het vrachtschip Nord Pas-de-Calais handhaven (naast de gemengde autoveerboten Berlioz en Rodin); de autoveerboot Molière zou echter worden afgestoten (terwijl in het gewijzigde herstructureringsplan wordt voorgesteld om het vrachtschip Nord Pas-de-Calais te verkopen en de autoveerboot Molière niet af te stoten, maar juist versneld af te betalen).
- (13) Volgens de media heeft de CFDT op 24 augustus jongstleden bij het Tribunal de Commerce te Parijs een voorstel tot overname van de onderneming ingediend. De CFDT zou alle 1 100 huidige werknemers in dienst willen houden. Daartoe is de CFDT van plan om de schepen van SeaFrance voor het symbolische bedrag van één euro te kopen en de schulden van de onderneming niet over te nemen. De CFDT is van plan om tegen onderpand een bancaire krediet te verkrijgen van ten minste 50 miljoen EUR en om daarnaast de territoriale overheden om een aanvullend krediet van 80 miljoen EUR te verzoeken, om zo een eventuele nieuwe crisis het hoofd te kunnen bieden.
- (14) Volgens diezelfde media heeft ook Being Bang een voorstel tot overname van SeaFrance ingediend. Daarvan kent de Commissie de bijzonderheden niet. Being Bang heeft de Commissie ter informatie in kennis gesteld van een voorstel tot overname van SeaFrance. Dit document heeft de Commissie na afloop van de termijn waarbinnen belanghebbenden hun opmerkingen kenbaar konden maken, bereikt, te weten 15 dagen na de datum van bekendmaking van het inleidingsbesluit. In overeenstemming met de rechtspraak heeft de Commissie het voorstel dus niet doorgestuurd naar de Franse autoriteiten en zal zij dit bij het onderhavige besluit niet in aanmerking nemen ⁽⁷⁾.
- (15) Geen van de in de overwegingen (8) tot en met (10) genoemde voorstellen is door Frankrijk aan de Commissie ter kennis gebracht. Het onderhavige besluit heeft daarop dus geen betrekking.

1.3. Voorwerp van het onderhavige besluit

- (16) Het onderhavige besluit betreft uitsluitend de door Frankrijk aangemelde kapitaalverhoging betreffende SeaFrance, twee ten gunste van Sea France geplande leningen van respectievelijk 99,8 miljoen EUR en [40-70] miljoen EUR, alsook de door de Commissie op 18 augustus 2010 goedgekeurde reddingssteun.
- (17) Het onderhavige besluit heeft geen betrekking op de verlenging van de door de SNCF ten gunste van SeaFrance aangegane liquiditeitsovereenkomst (SA.31331 - 2011/NN) en evenmin op de door SNCF aan SeaFrance verschafte middelen om een optie op het schip SeaFrance Berlioz (SA.31252 - 2010/NN) uit te oefenen. De Commissie had de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU, op 22 juni 2011 ook ten aanzien van deze twee maatregelen ingeleid.
- (18) Vanwege de urgentie van de gerechtelijke-saneringsprocedure - het Tribunal de Commerce te Parijs moet op 25 oktober 2011 uitspraak doen -, heeft het onderhavige besluit alleen betrekking op de herstructureringssteun, die volgens het gewijzigde herstructureringsplan uit een herkapitalisatie en twee leningen bestaat, en op de voor een beperkte periode goedgekeurde reddingssteun. De onderzoeksprocedure blijft dus geopend met betrekking tot de liquiditeitsovereenkomst (SA.31331 - 2011/NN) en de financiering van de Berlioz (SA.31252 - 2010/NN).

II. BESCHRIJVING VAN DE BEGUNSTIGDE ONDERNEMING

- (19) SeaFrance is een naamloze vennootschap naar Frans recht, die voor 100 % in handen is van SNCF Participations SA, eveneens een naamloze vennootschap naar Frans recht, die de deelnemingen van de SNCF-groep beheert en op haar beurt voor 100 % in handen is van het overheidsbedrijf „Société nationale des chemins de fer français” (hierna „de SNCF” genoemd).

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ Artikel L.22-1, eerste alinea, van de Code de commerce.

⁽⁶⁾ Één euro voor de materiële activa (de onderneming, de schepen, de „slots”), één euro voor de immateriële activa (de informatiesystemen...) en één euro voor de voorraden.

⁽⁷⁾ Arrest van 9 september 2009, *Diputación Foral de Álava ent Gobierno Vasco/Commissie*, T-227/01 tot T- 229/01, T-265/01, T-266/01 en T-270/01, Jurispr. blz. II-3029, punten 259 tot 272.

- (20) SeaFrance verleent diensten op het gebied van zeevervoer (vracht en passagiers). Zij is alleen actief op de lijn Calais-Dover. Haar marktaandeel op deze verbinding kan als volgt worden onderverdeeld:

	2007	2010
(1) Passagiers (*)	3 720	2 920
(2) Goederen (**)	770 550	550 884

(*) x duizend passagiers
(**) x duizend eenheden

- (21) Ten tijde van de aanmelding van het oorspronkelijke herstructureringsplan in februari 2011 bestond de vloot van SeaFrance uit de volgende schepen:

- drie schepen van het type gemengde autoveerboot (of „ro-pax”, van het Engelse „roll-on-roll-off-passenger-ship”, dat zowel passagiers als vracht kan vervoeren: de Rodin, de Molière en de Berlioz;
- een uitsluitend voor vrachtvervoer bestemd schip: de Nord-Pas-de-Calais; en
- twee, in afwachting van verkoop niet-geëxploiteerde schepen, de Cézanne en de Renior (deze schepen zijn in juli 2011 verkocht).

- (22) In december 2009 had SeaFrance 1 550 werknemers in vaste dienst.

- (23) SeaFrance vervoert vracht (vervoer van vrachtwagens) en passagiers (voetgangers (tot eind 2008), auto's, caravans, motorrijwielen en toerbussen) en biedt ook andere diensten aan zoals verkoop aan boord ⁽⁸⁾ en valutawisseldiensten.

III. BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGELEN

- (24) Op grond van het oorspronkelijke in februari 2011 aangemelde herstructureringsplan (hierna „het oorspronkelijke herstructureringsplan” genoemd), moest de herstructureringssteun bestaan in een verhoging van het kapitaal van SeaFrance van 223 miljoen EUR. Daarop moest door de enige aandeelhouder, de société SNCF Participations SA, worden ingeschreven.

- (25) Het oorspronkelijke herstructureringsplan was in hoofdzaak gebaseerd op:

- een vermindering van de capaciteit van 6 naar 4 schepen;
- een nieuwe opzet van het aanbod van overtochten, die een vermindering van het aantal overtochten per jaar met 29,4 % zou inhouden ten opzichte van de oorspronkelijke opzet van het aanbod van overtochten;

- het schrappen van 725 voltijdequivalenten, bijna de helft dus van het aantal in december 2009 werkzame personen, teneinde in 2013 weer een verhouding personeelskosten/omzet van 26 % te verkrijgen.

- (26) Het plan voorzag ook in een verbetering van de productiviteitsinspanningen met betrekking tot de verkoop aan boord op basis van het aantal passagiers, een wijziging van het restauratieve aanbod, een nieuwe invulling van de aanbieding „Croisière BLEU marine”, een herziening van het beheer van de garageruimten, de afschaffing van het vervoer van individuele voetgangers (van kracht sinds eind 2008) en de afschaffing van mono destination tours met één enkele bestemming. Bovendien werd de herstructurering aangevuld met verminderingen van de externe lasten: Oprichting van een directie Inkoop om de inkoopprocedures efficiënter te maken en de verbetering van de interne controle (lancering van een beheersproject inzake computergesteund onderhoud, centrale controle van voorraden aan wal en aan boord, de systematische uitnodiging tot inschrijving van Europese werken voor de gunning van opdrachten voor het technisch buiten dienst stellen van schepen, vermindering van reclame-uitgaven).

- (27) Krachtens het op 12 september 2011 meegedeelde herstructureringsplan mocht het kapitaal van SeaFrance waarop de SNCF had ingetekend met maximaal 166,3 miljoen EUR worden verhoogd.

- (28) Deze kapitaalverhoging moest worden aangevuld met twee leningen van respectievelijk 99,8 miljoen EUR en [40-70] miljoen EUR. De eerste lening was bestemd om de eigenlijke herstructurering van SeaFrance te financieren en de tweede om de bestaande lening voor het schip Molière te vervangen en de uitoefening van de optie voor de aankoop van dit schip te vervroegen (meteen begin [...] in plaats van eind [...]). Deze vervroegde uitoefening van de optie moest SeaFrance in staat stellen om al eind [...] de volledige eigendom te verkrijgen van een schip met een geschatte waarde van [...] miljoen EUR.

- (29) Deze twee leningen moesten worden toegekend met een rentetarif van 6,05 % en een looptijd van 12 jaar met constante aflossingen.

- (30) De Franse autoriteiten rechtvaardigden dit tarief van 6,05 %:

1. door toepassing van de mededeling van de Commissie over de herziening van de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld ⁽⁹⁾ (hierna „de mededeling over de referentiepercentages” genoemd), met inachtneming van een hoge zekerheidsstelling voor een ratingniveau CCC, derhalve een opslag van 400 basispunten; en
2. door de toepassing door de SNCF, op verzoek van de Franse autoriteiten, van een als „klassiek” ⁽¹⁰⁾ voorgestelde methode, die resulteert in een tarief tussen [6,00-6,15] % en [6,00-6,15] % ⁽¹¹⁾ op basis van:

⁽⁹⁾ PB C 14 van 19.01.2008, blz. 6.

⁽¹⁰⁾ De toepassing van deze methode is weergegeven in bijlage 5 van de opmerkingen van de Franse autoriteiten van 12 september 2011 waarin ook de wijzigingen van het oorspronkelijke herstructureringsplan zijn opgenomen.

⁽¹¹⁾ EURIBOR twaalf maanden + marge + beheerskosten = 2,18 % + [0-5] % + (van [0,00-0,20] % tot [0,10-0,20] %)

⁽⁸⁾ Restauratieve diensten, verkoop „om mee te nemen” van alcohol, tabak en parfum.

- het referentiepercentage EURIBOR twaalf maanden (dat tot 1 augustus 2011 2,18 % bedroeg);
 - een notering van SeaFrance door de SNCF op niveau BB-, op basis van financiële prognoses met betrekking tot de periode 2011-2019, bestaande uit 6 ratio's, te weten de ratio's „leverage” ⁽¹²⁾, „gearing” ⁽¹³⁾, „equity ratio” ⁽¹⁴⁾, „interest coverage” ⁽¹⁵⁾, „liquidity” ⁽¹⁶⁾ en „profitability” ⁽¹⁷⁾, die tussen [0-5/20] en [15-20/20] lagen; en
 - een berekening van de opslag (in casu [0-5]%) die het resultaat is van de combinatie van de rating BB- en een verliespercentage bij wanbetaling (of „Loss Given Default”) tussen [30-40]% en [40-50]%.
- (31) Naast de al in het oorspronkelijke herstructureringsplan aangekondigde maatregelen en de twee reeds genoemde leningen zijn in het op 12 september 2011 meegedeelde herstructureringsplan de volgende andere maatregelen voorgesteld:
- de verkoop van nog een schip, het vrachtschip Nord Pas-de-Calais, naast de twee schepen Cézanne en Renoir die in juli 2011 overeenkomstig het oorspronkelijke herstructureringsplan werden verkocht;
 - een totale inkrimping van het personeel met 922 werknemers (in plaats van 1 550 werknemers als voorzien in december 2009, een verlaging dus met 60 %); daarmee komt de verhouding loonsom/omzet op [20-25]% in 2013 en op [20-25]% in 2019 te liggen;
 - een vermindering van het aantal overtochten per jaar met 5 830 overtochten (dat wil zeggen een aanvullende schrapping van 2 352 overtochten ten opzichte van het oorspronkelijke herstructureringsplan). Dit houdt een vermindering in met 37,6 % ten opzichte van het aanbod van overtochten in 2007;
 - besparingen ten bedrage van [1-5] miljoen EUR (opheffing van de twee agentschappen van SeaFrance in Calais en in Parijs, opheffing van de bestaande call-centres in België en Duitsland, vermindering van de marketinguitgaven; verplaatsing van alle diensten vóór eind 2013 naar Calais, schrapping van de kwaliteitscertificering van het vrachtschip Nord Pas-de-Calais en invoering van een geautomatiseerde controle bij inscheping).
- (32) De in het gewijzigde herstructureringsplan vastgestelde herstructureringsperiode strekt zich uit over 5 jaar, te weten van 2011 tot en met 2015, terwijl de in het oorspronkelijke herstructureringsplan voorziene periode tot 2019 loopt.
- (33) Krachtens het gewijzigde herstructureringsplan gelden voor de twee door de SNCF verstrekte leningen voortaan de volgende voorwaarden:
- voor de leningen geldt een rentetarief van 8,55 %; ⁽¹⁸⁾ Frankrijk baseert dit tarief op de mededeling over de referentiepercentages, uitgaande van een voor een CCC-rating normale zekerheidsstelling. Bijgevolg is de opslag op 650 basispunten vastgesteld;
 - de looptijd van de leningen is 12 jaar; De lening van 99,7 miljoen EUR kan in vier tranches ⁽¹⁹⁾ worden opgenomen en de lening van [40-70] miljoen EUR in één keer; en
 - elk opgenomen bedrag moet worden terugbetaald in jaarlijkse termijnen van gelijke omvang totdat het volledige bedrag eind 2023 is terugbetaald.
- De overige maatregelen die in het op 12 september 2011 meegedeelde herstructureringsplan zijn voorgesteld (zie overweging 31) zijn in het gewijzigde herstructureringsplan overgenomen.
- (34) De geraamde financieringsbehoefte voor de tenuitvoerlegging van het gewijzigde herstructureringsplan is als volgt:
- de terugbetaling van de door de SNCF aan SeaFrance toegekende lening ([49-70] miljoen EUR);
 - de terugbetaling van het uit hoofde van de tussen de SNCF en SeaFrance gesloten liquiditeitsovereenkomst ontvangen bedrag ([40-70] miljoen EUR);
 - de toekomstige exploitatiestromen tot en met 2017, los van het plan tot behoud van werkgelegenheid (hierna „het PBW” genoemd), bestaande investeringen en leningen ([...] miljoen EUR);
 - de dekking van de kosten van het PBW ([...] miljoen EUR);
 - de betalingen in verband met de leningen, waaronder de leningen inzake de Rodin, de Berlioz en de Molière ([...] miljoen EUR);
 - de betalingen in verband met de investeringen, te weten in hoofdzaak de zogenoemde „scrubbers” ([...] miljoen EUR);
 - de behoefte aan vlottend kapitaal die zich in de loop van het jaar voordoet (hierna „BVK” genoemd) of die verband houdt met onvoorziene exploitatie-uitgaven ([...] miljoen EUR).

⁽¹²⁾ Dit komt overeen met de ratio „bruto financiële schuld/EBITDA”. Het begrip EBITDA („Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation”) kan worden vergeleken met het begrip bruto-exploitatieoverschot.

⁽¹³⁾ Ratio „bruto financiële schuld/eigen vermogen”.

⁽¹⁴⁾ Ratio „eigen vermogen/totaal activa”.

⁽¹⁵⁾ Ratio „EBITDA/netto financiële lasten”.

⁽¹⁶⁾ Ratio „NET cash x 360/omzet”.

⁽¹⁷⁾ Ratio „EBITDA/omzet”.

⁽¹⁸⁾ De zekerheden bestaan, voor de lening van 99,7 miljoen EUR, in een hypotheek van de eerste rang op de Rodin (de marktwaarde daarvan bedraagt volgens de Franse autoriteiten [...] miljoen EUR, vrij van lasten) en een hypotheek van de tweede rang op de Berlioz (de marktwaarde daarvan bedraagt volgens de Franse autoriteiten [...] miljoen EUR, [...] en voor de lening van [40-70] miljoen EUR, in een hypotheek op het schip Molière (waarvan de marktwaarde volgens de Franse autoriteiten op [...] miljoen EUR wordt geschat).

⁽¹⁹⁾ [...]

- (35) De geraamde financieringsbehoefte voor de tenuitvoerlegging van het gewijzigde herstructureringsplan bedraagt in totaal [...] miljoen EUR (buiten de winsten op verkopen):

(in miljoen EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Terugbetaling kortlopende kredieten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Toekomstige exploitatiestromen (vanaf december 2011)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resterend PBW	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Betalingen in verband met leningen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Betalingen in verband met investeringen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Behoefte gedurende het jaar aan vlottend kapitaal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale financieringsbehoefte	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

IV. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE FORMELE ONDERZOEKSPROCEDURE

- (36) De Commissie is tot de slotsom gekomen dat de aangemelde maatregel staatssteun vormde in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, en heeft een diepgaand onderzoek ingesteld vanwege haar twijfel of de onderneming in het kader van het herstructureringsplan weer levensvatbaar op lange termijn kan worden en over het niveau van de eigen bijdrage. De Commissie betwijfelde ook of de voorgestelde maatregelen toereikend zijn om de door de steun veroorzaakte mededingingsverstoringen te beperken.

V. OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN

5.1. Opmerkingen van de belanghebbenden die tegen de herstructureringssteun gekant zijn

5.1.1. Klacht en opmerkingen van P&O

- (37) In aanvulling op haar klacht heeft P&O op 29 juli 2011 opmerkingen doen toekomen over het inleidingsbesluit.
- (38) P&O heeft in haar klacht en haar opmerkingen de volgende argumenten naar voren gebracht.
- 5.1.1.1 De moeilijkheden van SeaFrance
- (39) Volgens P&O is het aandeel van SeaFrance op de relevante markt ⁽²⁰⁾ gedaald van 21 % in 2006 naar 17 % in 2010; de bezettingsgraad van de onderneming is gedaald van 63 % in 2008 naar 56 % en 58 % in respectievelijk 2009 en 2010, derhalve een niet levensvatbaar niveau.
- (40) P&O merkt op dat de verliezen van SeaFrance sinds een groot aantal jaren veel groter zijn dan haar winsten (een nettoverlies van 120 miljoen EUR in de betreffende periode), wat betekent dat SeaFrance pas over zeer lange tijd in staat is om de aandeelhouders/investeerders een rendement op investeringen te bieden.

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

(*) (in miljoen EUR).

Bron: opmerkingen van P&O

⁽²⁰⁾ Volgens P&O is de relevante markt die van de korte overtocht over zee (dat wil zeggen tussen Dover en Frankrijk) voor passagiers en vracht („Short French Sea tourist and freight market”).

(41) Gezien het feit dat de meeste autoveerboten van SeaFrance „ro-pax” zijn (gemengde schepen die tegelijkertijd passagiers en vracht kunnen vervoeren) en de activiteit „passagiersvervoer” erg seizoensgebonden is, is het hoogst belangrijk dat SeaFrance haar klantenkring op het gebied van vrachtvervoer behoudt. Deze klantenkring moet kunnen rekenen op een betrouwbare en doorlopende dienstverlening gedurende het gehele jaar.

(42) Volgens P&O zijn de waarde van de goodwill, de naamsbekendheid en het marktaandeel van SeaFrance ter zake van het vrachtvervoer aanzienlijk verminderd. Dit komt met name door de veelvuldige onderbrekingen van de dienst (stakingen e.d.), het feit dat de moeilijkheden van SeaFrance binnen de markt bekend zijn en het buiten dienst stellen van het vrachtschip Nord Pas-de-Calais (het aanhouden van een buiten dienst gesteld schip is volgens P&O kostbaar; P&O geeft bovendien aan dat het buiten dienst stellen van de schepen Cézanne en Renoir in de haven van Duinkerken minstens 1,09 miljoen EUR, of zelfs 2,4 miljoen EUR kost).

5.1.1.2 De verenigbaarheid van de steun

(43) P&O heeft cijfermatige gegevens verstrekt om aan te tonen dat de relevante markt met een aanhoudende structurele overcapaciteit te maken heeft. Volgens punt 8 van de mededeling van de Commissie - communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden ⁽²¹⁾ (hierna „de richtsnoeren” genoemd), „zou dit soort steun niet gerechtvaardigd zijn indien wordt beoogd een onderneming in een sector met aanhoudende structurele overcapaciteit kunstmatig in leven te houden of wanneer die onderneming enkel kan overleven dankzij herhaalde overheidsmaatregelen”.

5.1.1.3 De oorzaken van de moeilijkheden van SeaFrance

(44) De oorzaken van de moeilijkheden van SeaFrance zijn de volgende:

- teveel personeel, te hoge salarissen, voor de markt ongeschikte schepen;
- de directie is onvoldoende zelfstandig ten opzichte van de staat en de sociale macht om de onderneming daadwerkelijk marktconform te kunnen leiden;
- een onvermogen om zich aan drie nieuwe marktkenmerken aan te passen: de stijgende brandstofprijzen, een naar recessie neigende markt en de concurrentiedruk van de Eurotunnel;

(45) Tot slot is het volgens P&O veelzeggend dat SeaFrance sinds meer dan drie jaar te koop staat, maar er nog geen koper is gevonden.

5.1.1.4 De moeilijkheid inzake het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn

(46) Als toelichting op de moeilijkheden inzake het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn van SeaFrance

herhaalt P&O in hoofdzaak de reeds uiteengezette argumenten over onder meer de marktaandelen van SeaFrance, de bezettingsgraad van haar schepen en haar hoedanigheid van onderneming in moeilijkheden.

5.1.1.5 De ongeschiktheid van de interne herstructureringsmaatregelen

(47) De enige substantiële maatregel die door SeaFrance in het oorspronkelijke herstructureringsplan werd voorgesteld, bestond in de inkrimping van het personeel; de salarissen bleven echter te hoog (een verhouding salariskosten/omzet van 26 % tegenover 15 % bij P&O). Zelfs bij een extra inkrimping met 200 personen zou de verhouding rond de 22 % uitkomen.

(48) Het buiten dienst stellen van de schepen Manet, Cézanne en Renoir heeft de resultaten (verliezen) over 2008, 2009 en 2010 geenszins positief beïnvloed en de voorgenomen buitendienststelling van het vrachtschip Nord Pas-du-Calais zal de situatie van SeaFrance niet wezenlijk verbeteren, onder meer vanwege de kosten waarmee het aanhouden van een buiten dienst gesteld schip gepaard gaat (1,8 miljoen EUR per jaar).

(49) De door SeaFrance aangevoerde vermindering van het aantal overtochten is bedrieglijk omdat deze slechts 10 % bedraagt en een gevolg is van een wijziging van de vloot (het vervangen van de schepen Cézanne en Renoir door de, veel grotere, Molière). Het buiten dienst stellen van het vrachtschip Nord Pas-de-Calais vermindert de capaciteit slechts met 7 % extra.

(50) De voorstellen ter verbetering van de verkoop aan boord, de restaurants, de uitbesteding en de beheersing van de uitgaven voor reclame maken slechts deel uit van de normale bedrijfsvoering, waarvan ook bij alle concurrenten van SeaFrance sprake is.

(51) Geen van de voorgestelde maatregelen biedt een passend antwoord op de drie nieuwe marktcomponenten (recessie, brandstofprijs en de concurrentie van de Eurotunnel) en op de schommelingen van de wisselkoersen.

5.1.1.6 De marktprognoses waarop SeaFrance zich baseert

(52) P&O merkt op dat SeaFrance volgens haar herstructureringsplan een spectaculaire verhoging van haar bezettingsgraad verwacht (van 58 % naar 80 %) op basis van een snelle stijging van de vraag en/of een aanzienlijke verhoging van haar marktaandeel.

(53) De prognoses van SeaFrance komen echter geenszins overeen met die van P&O en zijn evenmin in overeenstemming met de ontwikkeling van het marktaandeel van SeaFrance, dat van 21 % in 2006 is gedaald naar 17 % in 2010. De kwaliteit van het aanbod aan de klantenkring op het gebied van vrachtvervoer moet te lijden hebben onder het buiten dienst stellen van het vrachtschip Nord Pas-de-Calais en een deel van de klantenkring zou in drukke perioden gebruik kunnen gaan maken van de Eurotunnel wanneer SeaFrance onvoldoende capaciteit zou hebben.

⁽²¹⁾ PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2.

(54) Het feit dat de steunmaatregelen slechts vanaf 2016 effect sorteren, maar pas vanaf 2019 de levensvatbaarheid van de vennootschap op lange termijn kunnen garanderen, is niet in overeenstemming met punt 35 van de richtsnoeren. Volgens dit punt moet de looptijd van het herstructureringsplan „zo kort mogelijk” zijn en „binnen een redelijk tijdsbestek de levensvatbaarheid op lange termijn van de onderneming [...] herstellen”. Het terugtrekken van het vrachtschip Nord Pas-de-Calais en het schrappen van extra arbeidsplaatsen draagt niet wezenlijk bij tot een verbetering van de situatie van SeaFrance: SeaFrance zou 6 miljoen EUR aan salariskosten besparen en 7 miljoen EUR aan kosten in verband met de schepen (dus 13 miljoen EUR in totaal). P&O is niettemin van mening dat SeaFrance 50 000 vrachteenheden zou verliezen, te weten 5-6 miljoen EUR aan inkomsten uit vrachtvervoer, en dat het buiten dienst stellen van het vrachtschip Nord Pas-de-Calais 1,8 miljoen EUR per jaar zou kosten wanneer er geen koper wordt gevonden.

5.1.1.7 De compenserende maatregelen

(55) De compenserende maatregelen moeten een aanvulling op de maatregelen tot herstel van de levensvatbaarheid zijn en daarvan dus worden onderscheiden. De maatregelen die naar wordt beweerd compenserend zijn, zijn volgens de Franse autoriteiten en het inleidingsbesluit echter alle nodig om de levensvatbaarheid van de onderneming te herstellen. Er is volgens P&O dus helemaal geen sprake van compenserende maatregelen.

5.1.1.8 De eigen bijdrage

(56) Volgens P&O vormt het buiten dienst stellen van het schip de Manet in 2008 en van de schepen de Cezanne en de Renoir geen eigen bijdrage omdat dit buiten dienst stellen ruim vóór de aanmelding van de herstructurering heeft plaatsgevonden en de waarde van de schepen minimaal is in vergelijking met het totale bedrag van de overheidssteun. Dit bedrag is volgens P&O 400 miljoen EUR. De Franse autoriteiten hebben niet voorgesteld om de verkoop van het vrachtschip Nord Pas-de-Calais als eigen bijdrage te laten tellen en de waarde van dit schip, die op 12 miljoen EUR wordt geschat, is verwaarloosbaar in vergelijking met het totale bedrag van de overheidssteun.

(57) Volgens P&O kunnen de verkoop en leaseback („sale and lease-back”) van de schepen van SeaFrance als eigen bijdrage gelden.

5.1.1.9 De voorwaarden voor de toekenning van de steun

(58) P&O stelt voor om, naast de wijzigingen die de uiteengezette tekortkomingen en problemen helpen oplossen, aan de herstructurering van SeaFrance de volgende voorwaarden te verbinden:

- de verkoop en leaseback van de gemengde schepen die SeaFrance in volle eigendom heeft;
- transparantie van de kosten inzake de voornaamste activa van SeaFrance (waaronder de leasing van de schepen);
- voor de duur van de herstructurering:

- de verplichting niet met verlies te verkopen;
- de verplichting om de vloot niet uit te breiden (boven de reeds bestaande gemengde schepen);
- de verplichting om de capaciteit en de frequentie van de overtochten van de gemengde veerboten te beperken;
- de verplichting van Frankrijk/SNCF om niet meer steun te verlenen;
- de verplichting van Frankrijk/SNCF om een rapport op te stellen waarin verifieerbaar wordt aangetoond dat SeaFrance het herstructureringsplan in acht neemt.

(59) Tot slot heeft P&O de Commissie verzocht om de herstructureringssteun niet goed te keuren.

5.1.2. De opmerkingen van Eurotunnel

(60) Op 29 juli 2011 heeft de groep Eurotunnel SA (hierna „Eurotunnel” genoemd) de Commissie zijn opmerkingen meegedeeld over de beslissing tot inleiding van de procedure.

(61) Eurotunnel betwijfelt of de hogere bezettingsgraad die SeaFrance voorziet, realistisch zijn. Eurotunnel is van mening dat het Kanaal immers al sinds een groot aantal jaren een overcapaciteit kent. De capaciteit van de tunnel onder het Kanaal wordt slechts voor 57 % benut en de veerbootmaatschappijen hebben geïnvesteerd in schepen met een zeer grote capaciteit, waardoor de toch al te hoge capaciteit van het aanbod nog is toegenomen. Voorts is Eurotunnel van mening dat de vermindering van de vloot van SeaFrance van 6 naar 4 schepen nog steeds onvoldoende is om vraag en aanbod inzake het vervoer over het Kanaal opnieuw in evenwicht te brengen. Van januari tot februari 2011 heeft SeaFrance overigens slechts twee schepen in de vaart gehad zonder dat daardoor haar totale vervoersactiviteit afnam. Een bezettingsgraad van 80 % voor de periode 2011-2019 is dus niet realistisch. Volgens de ramingen van Eurotunnel zou SeaFrance haar vervoersactiviteit met 25 % moeten verhogen. Op grond van artikelen in de pers („[...] om deze vervoersactiviteit te herstellen, hebben wij onze prijzen moeten verlagen”⁽²²⁾) beschuldigt Eurotunnel SeaFrance er daarom van sinds lang een prijzenoorlog te voeren.

(62) Eurotunnel is tot slot van mening dat het niet relevant is om de bezettingsgraad van ro-pax en pendeltreinen die van de tunnel onder het Kanaal gebruikmaken met elkaar te vergelijken, omdat deze laatste niet gemengd zijn en direct kunnen worden afgestemd op de vraag naar vervoer.

(63) Wat de verdiscontering van de brandstoftoeslag betreft, verklaart Eurotunnel dat SeaFrance slechts een deel van deze toeslag, te weten 8,11 EUR per overtocht, aan haar klanten in rekening brengt. P&O brengt daarentegen 11,62 EUR in rekening en DFDS 14,73 EUR. Sinds begin 2011 heeft SeaFrance 1,2 miljoen EUR aan inkomsten gederfd.

⁽²²⁾ Nord Littoral van 9 april 2010 (blz.10).

- (64) De inkrimping van het personeel door bijna 50 % van de arbeidsplaatsen te schrappen, moet volgens Eurotunnel worden gerelativeerd, omdat een deel van de werknemers bij de SNCF-groep kan worden ondergebracht, wat per saldo slechts beperkte gevolgen voor het arbeidsmarktgebied in de regio zal hebben.
- (65) Eurotunnel komt ten slotte tot de conclusie dat het herstructureringsplan niet alleen ontoereikend is, maar ook niet uitgaat van verstandige investeringen.

5.1.3. Opmerkingen van DFDS

- (66) Bij brief van 29 juli 2011 heeft DFDS haar opmerkingen aan de Commissie meegedeeld.
- (67) DFDS blijft betwijfelen of SeaFrance in staat is om weer economisch levensvatbaar op lange termijn te worden omdat de herstructureringsmaatregelen, gelet op haar actuele financiële situatie, ontoereikend zijn. DFDS is beducht voor de gevolgen van deze nieuwe steunmaatregelen voor de mededinging op de relevante markt.
- (68) Op 23 september 2011 heeft DFDS de Commissie per e-mail opmerkingen doen toekomen over het herstructureringsplan van SeaFrance.
- (69) Dit document heeft de Commissie na afloop van de termijn waarbinnen belanghebbenden hun opmerkingen konden indienen, bereikt, te weten 15 dagen na de datum van bekendmaking van het inleidingsbesluit. Bovendien bevat het geen enkel nieuw element. In overeenstemming met de rechtspraak heeft de Commissie het dus niet doorgestuurd naar de Franse autoriteiten en zal zij dit bij het onderhavige besluit niet in aanmerking nemen ⁽²³⁾.

5.1.4. Opmerkingen van CLdN

- (70) Op 29 juli 2011 heeft CLdN-groep (hierna „CLdN” genoemd) haar opmerkingen bij de Commissie ingediend.
- (71) CLdN is een in Luxemburg gevestigde vervoersonderneming die zich onder meer bezighoudt met vrachtvervoer per vrachtschip („roll-on/roll-off” of „roro”), of per ro-pax, in het Kanaal en op de Noordzee tussen enerzijds België en Nederland en anderzijds het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Zweden en Denemarken.
- (72) CLdN ziet zich als een concurrent van SeaFrance die sterk de negatieve gevolgen ondervindt van de maatregelen die de SNCF ten gunste van haar dochteronderneming SeaFrance ten uitvoer heeft gelegd, omdat de door CLdN geëxploiteerde lijnen (te weten Ipswich-Rotterdam en Purfleet-Zeebrugge) geografisch gezien dichtbij liggen.
- (73) CLdN is namelijk van mening dat de ten uitvoer gelegde maatregelen zeer waarschijnlijk de mededinging op het gebied van vrachtvervoer niet alleen op de lijn Calais-Dover zullen verstoren, maar ook op de naburige lijnen tussen het Verenigd Koninkrijk en België. Zij is van mening dat de in het herstructureringsplan voorgestelde compenserende maatregelen en eigen bijdrage de negatieve gevolgen van deze maatregelen niet voldoende compenseren. Deze maatregelen zullen daarentegen alleen maar een onderneming in moeilijkheden op de markt

in stand houden die niet in staat is haar basiskosten terug te dringen, en haar in staat stellen haar capaciteit op te voeren op een markt die al met een overcapaciteit kampt.

- (74) Volgens CLdN zullen de betreffende maatregelen de levensvatbaarheid van de bestaande concurrenten aantasten door op de markt vervoerscapaciteit in stand te houden die normaal gesproken had moeten verdwijnen. Het is niet realistisch er op te rekenen dat SeaFrance een bezettingsgraad van 80 % kan bereiken, tenzij de steun wordt aangewend om op agressieve wijze de prijzen te verlagen en concurrenten marktaandeel te ontnemen. Deze strategie is echter op de middellange of lange termijn voor SeaFrance economisch niet houdbaar en is schadelijk voor haar directe concurrenten, namelijk P&O en Eurotunnel, die op dezelfde lijn Calais-Dover actief zijn, maar op termijn ook voor CLdN.
- (75) Tot slot benadrukt CLdN de ontoereikendheid van de in het herstructureringsplan voorziene personeelsreducties (die SeaFrance bij lange na niet in staat stellen de verhouding personeelskosten/omzet van haar concurrenten te benaderen) en het feit dat de kosten in verband met ontslag relatief gezien geringer zullen zijn dan die van een klassieke herstructurering, omdat veel werknemers van SeaFrance door de SNCF in dienst zullen worden genomen.
- (76) CLdN wil daarom dat de Europese Commissie een negatief besluit neemt.

5.2. Opmerkingen van belanghebbenden die voorstander van de herstructureringssteun zijn

5.2.1. Opmerkingen van de SNCF

- (77) Op 29 juli 2011 heeft de SNCF opmerkingen ingediend bij de Commissie. Deze opmerkingen komen overeen met de opmerkingen van de Franse autoriteiten (zie deel VI).

5.2.2. Opmerkingen van een marktdeelnemer die anoniem wil blijven

- (78) Op 30 juli 2011 heeft een marktdeelnemer die anoniem wil blijven, bij de Commissie zijn opmerkingen ingediend.
- (79) In eerste instantie wijst hij op de voornaamste kenmerken van de markt inzake het vervoer over het Kanaal, op grond waarvan hij concludeert dat de toegenomen mededinging tussen de reders en Eurotunnel, de inflatie van de brandstofprijzen en de koersschommelingen van het Britse pond SeaFrance in moeilijkheden hebben gebracht, maar ook de levensvatbaarheid op lange termijn van P&O en DFDS in gevaar brengen.
- (80) De betreffende marktdeelnemer is van mening dat de moeilijkheden van SeaFrance vooral van structurele aard zijn (te hoge werkgelegenheidscoëfficiënt en te rigide organisatie), maar dat een herkapitalisatie samen met de herstructurering van SeaFrance en een tot 4 schepen beperkte vloot, de levensvatbaarheid op lange termijn van de onderneming kunnen garanderen.

⁽²³⁾ Arrest van 9 september 2009, *Diputación Foral de Álava ent Gobierno Vasco/Commissie*, T-227/01 tot T- 229/01, T-265/01, T-266/01 en T-270/01, Jurispr. blz. II-3029, punten 259 tot 272.

- (81) Hij is van mening dat het verdwijnen van SeaFrance in feite tot een duopolie van Eurotunnel en P&O zou leiden. Veel wegvervoerders werken echter met minstens twee reders samen teneinde hun tijd flexibel te kunnen indelen en hun vrachtwagens zo rendabel mogelijk te kunnen inzetten.
- (82) Wanneer SeaFrance zou verdwijnen, zou volgens de betreffende marktdeelnemer, de capaciteit van de twee overige reders niet volstaan om het verkeer over de zeestraat te garanderen. Volgens de anonieme marktdeelnemer heeft Eurotunnel bijna haar maximale capaciteit bereikt. Zij kan dus slecht een klein deel van het vervoer van SeaFrance voor haar rekening nemen. „De overcapaciteit in het Kanaal die thans valt waar te nemen [...] is zeer betrekkelijk en zou geen serieus probleem mogen opleveren” omdat een probleem dat zich bij een reder of in de havens voordoet, zich onmiddellijk vertaalt in een opstopping in de havens van Calais, Dover en Duinkerken.
- (83) Eén enkel door P&O in het Kanaal geëxploiteerd vrachtschip garandeert voorts niet de nodige vervoerscapaciteit en heeft een marktverstoring tot gevolg ten gunste van P&O, die dan het monopolie zou hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- (84) De betrokken marktdeelnemer is van mening dat P&O aan de basis van het prijsbederf staat en gelooft in de levensvatbaarheid van de SeaFrance vanwege de kwaliteit van het management van de vennootschap (kwaliteit van de samenwerking met de vertegenwoordigers), haar moderne vloot die geschikt is om nog minstens tien jaar te functioneren, en de sterke motivatie van haar personeel.

5.2.3. Opmerkingen van de wegvervoersondernemingen

- (85) Bij brieven van 26, 27 en 28 juli 2011 hebben vijf wegvervoersondernemingen en hun vertegenwoordigende organisaties (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation en Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carna Transport Ltd en Road Haulage association international group) hun opmerkingen aan de Commissie kenbaar gemaakt.
- (86) Deze vijf ondernemingen en hun organisaties geven uiting aan hun bezorgdheid over het mogelijke verdwijnen van SeaFrance. Volgens hen zou deze verdwijning enerzijds een oligopolie doen ontstaan op de markt voor het vervoer over het Kanaal, wat een negatief effect zou hebben op de kwaliteit van de dienstverlening en de prijzen, en zou zij anderzijds een risico inhouden omdat niet zeker is of de capaciteit van de overblijvende vervoerders toereikend is om het vrachtvolume te verwerken, met name indien een van hen verhinderd zou zijn.
- (87) Bovendien vrezen zij dat indien SeaFrance het vrachtschip Nord Pas-de Calais zou moeten afstoten, P&O als monopolist zal overblijven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dat niet via de tunnel of met een gemengde ferry kan plaatsvinden.

5.2.4. Opmerkingen van touroperators en reisbureaus

- (88) Een groot aantal reisbureaus en touroperators hebben uiting gegeven aan hun bezorgdheid over de mogelijke verdwijning van SeaFrance (zie onderstaande tabel):

Datum van de opmerkingen	Naam van de belanghebbenden
26.7.2011	4 verschillende opmerkingen: 1) R&T Tours; 2) Sports Tours Ltd; 3) TM Ski&Travel Ltd; 4) International Sport & Leisure
27.7.2011	5 verschillende opmerkingen: 1) Broadway Tours; 2) Gemini Travel; 3) DE Vere Travel Group; 4) Adaptable Travel; 5) Gower Tours Ltd
28.7.2011	2 verschillende opmerkingen: Angling Lines Ltd; Acorn Ventures Ltd
29.7.2011	Bartletts Battlefield Journeys Ltd

- (89) Volgens deze ondernemingen zou het verdwijnen van SeaFrance enerzijds een oligopolie doen ontstaan op de markt voor het vervoer over het kanaal, wat een negatief effect zou hebben op de kwaliteit van de dienstverlening en de prijzen, en zou zij anderzijds een risico met zich brengen omdat niet zeker is of de capaciteit van de overblijvende vervoerders toereikend is om het vrachtvolume te verwerken, met name indien een van hen verhinderd zou zijn.

5.2.5. Opmerkingen van de „Chambre de commerce et d'industrie de la „Côte d'Opale”

- (90) Bij brief van 29 juli 2011 heeft de „Chambre de commerce et d'industrie Côte d'Opale” (hierna „de CCI” genoemd) haar opmerkingen aan de Commissie toegezonden. De CCI zet uiteen dat zij een openbaar lichaam is dat tot taak heeft de economische ontwikkeling en de aantrekkingskracht van de regio Nord-Pas-de-Calais te bevorderen en het bedrijfsleven in de regio te ondersteunen. De CCI is tevens concessiehouder van de haven van Calais, en exploiteert de haven in die hoedanigheid.
- (91) Allereerst herinnert de CCI aan de centrale rol die SeaFrance speelt in de ontwikkeling van de haven van Calais. Eind 2008 had SeaFrance 1 600 werknemers in dienst die overwegend in de regio Nord-Pas-de-Calais woonachtig waren. Verder levert de onderneming een bijdrage aan de door de haven van Calais geïnde ontvangsten voor de dienstverlening aan schepen en met betrekking tot vervoerde goederen. Daarnaast was SeaFrance in 2008 de grootste koper van niet-havengebonden producten en diensten en besteedde de onderneming in dat verband 130 miljoen EUR per jaar aan leveringen, diensten, verbruiksgoederen, reparatie, en onderhoud, waarvan circa 36 % in de regio Nord-Pas-de-Calais. De CCI voegt hieraan toe dat de haven van Calais van cruciaal belang is voor de economische ontwikkeling van Pas-de-Calais.

- (92) Volgens de CCI zou de ontwikkeling van de haven van Calais door het verdwijnen van SeaFrance ernstig worden getroffen doordat hierdoor zowel direct als indirect door de onderneming gegenereerde arbeidsplaatsen en inkomsten verloren zouden gaan. De regio Nord-Pas-de-Calais heeft verder de uitvoering van het project „Port 2015” bekrachtigd waarmee een uitbreiding van de haven, de bouw van een nieuw dok en de verbetering van de bestaande structuren wordt beoogd. Dit project is gebaseerd op activiteitenprognoses die ernstig in gevaar dreigen te komen indien SeaFrance zou verdwijnen.
- (93) Verder vreest de CCI dat er, indien SeaFrance zou verdwijnen, een duopolie Eurotunnel-P&O zou ontstaan dat negatieve gevolgen zou hebben voor de prijzen en de dienstverlening.
- (94) De CCI concludeert dat het in de huidige concurrentiesituatie noodzakelijk is dat SeaFrance haar activiteiten voortzet, temeer daar het verkeer volgens de prognoses zal toenemen, met name het vrachtvervoer.

5.2.6. Opmerkingen van de vakbondsvereniging CFDT

- (95) Bij brief van 29 juli 2011 heeft de vakbond Maritime Nord („Syndicat Maritime Nord”, hierna „SMN” genoemd) die deel uitmaakt van de CFDT, zijn opmerkingen aan de Commissie kenbaar gemaakt.
- (96) De SMN wijst er allereerst op dat SeaFrance, sinds haar oprichting in 1996, nooit door haar enige aandeelhouder, SNCF, geherkapitaliseerd is. SeaFrance heeft de vernieuwing van haar vloot dus met eigen middelen moeten bekostigen, wat de financiële positie van de onderneming sterk heeft aangetast.
- (97) Verder herinnert de SMN aan de verschillen tussen de Britse en de Franse sociale wetgeving (langere werkduur dan in het Verenigd Koninkrijk die niet volledig door de geringere personeelsbezetting in Frankrijk gecompenseerd wordt). Gezien de verhouding personeelskosten/omzet wijst de SMN er uitdrukkelijk op dat SeaFrance niet bereid is een lageprijzenbeleid te voeren en in plaats daarvan een kwalitatief hoogwaardige dienstverlening biedt.

De vakbond merkt tevens op dat SeaFrance, aangezien haar marktaandeel zowel wat het vrachtvervoer als wat het passagiersvervoer betreft veel kleiner zijn dan die van de marktleiders, weinig invloed heeft op de prijzen.

- (98) De SMN is van mening dat de negatieve gevolgen van de waardedaling van het Britse pond verder zullen afzwakken, omdat de uitgaven, en met name de technische uitgaven, zoveel mogelijk in Britse ponden worden uitgedrukt.
- (99) De SMN merkt op dat SeaFrance het aantal overtochten en haar vervoerscapaciteit sinds 2009 al sterk heeft teruggebracht (-30 % wat de frequentie betreft en -25 % wat het volume betreft), en is van mening dat SeaFrance met de vier schepen die thans in bedrijf zijn, de minimale omvang heeft bereikt om nog een voldoende geloofwaardige rouleringsfrequentie te kunnen onderhouden.
- (100) De SMN herinnert er tenslotte aan dat de werknemers van SeaFrance niet zouden begrijpen dat de Commissie geen rekening houdt met de gevolgen van de achtereenvolgende herstructureringen die zowel ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden als de werkgelegenheid bij SeaFrance, maar ook in het arbeidsmarktgebied van Calais als een van de meest getroffen regio's in Frankrijk, hebben plaatsgevonden.

VI. OPMERKINGEN VAN FRANKRIJK

6.1 Opmerkingen over de oorzaken van de moeilijkheden van SeaFrance in het algemeen

- (101) Met betrekking tot de moeilijkheden van SeaFrance merken de Franse autoriteiten op dat de door P&O meegeleverde gegevens grotendeels onjuist zijn en dat, in tegenstelling tot de resultaten van SeaFrance die door P&O zijn voorgelegd en die voor de jaren 2002, 2004, 2005 en 2006 fouten bevatten (zie overweging (39)), de gecumuleerde verliezen van SeaFrance tussen 1996 en 2010 151,4 miljoen EUR bedragen en niet 169 miljoen EUR. De Franse autoriteiten hebben de onderstaande tabel ingediend, met gecorrigeerde cijfers ten opzichte van de door P&O in zijn klacht opgenomen tabel:

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

(*) In miljoen EUR

- (102) De Franse autoriteiten bestrijden dat de moeilijkheden van SeaFrance zijn veroorzaakt door de door P&O genoemde factoren, namelijk dat de goodwill, de naamsbekendheid en het marktaandeel voor het vrachtvervoer van SeaFrance sterk achteruit zouden zijn gegaan, met name als gevolg van veelvuldige dienstonderbrekingen en het feit dat de markt op de hoogte is van de moeilijkheden van SeaFrance (zie overweging 0). De Franse autoriteiten stellen hier de opmerkingen van de klanten van SeaFrance tegenover, die de nadruk leggen op de kwaliteit van de door de onderneming geleverde diensten en de vorderingen die in de afgelopen jaren zijn gemaakt om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren (zie overwegingen (85) tot en met (89)).

- (103) In antwoord op de bewering van de concurrenten van SeaFrance dat de onderneming teveel personeel in dienst heeft, herinneren de Franse autoriteiten eraan dat SeaFrance haar personeelsbestand sterk heeft ingekrompen, waardoor het aantal arbeidsplaatsen met bijna 725 is gedaald; verwacht wordt dat de verhouding personeelskosten/omzet dankzij deze drastische maatregel in 2013 26 % zal bedragen. Dit cijfer is weliswaar iets hoger dan dat van Eurotunnel en Irish Ferries, maar de activiteiten van SeaFrance verschillen sterk van die van de exploitant van de Kanaaltunnel, waarvan de personeelskosten in 2010 22,5 % van de omzet bedroegen, en het valt evenmin te verwachten dat SeaFrance, die de Franse vlag voert, een even laag percentage zal kunnen halen als Irish

Ferries, waarvan de schepen onder de Cypriotische vlag varen. De Franse autoriteiten zijn van mening dat, in het licht van de aanzienlijke inspanningen die SeaFrance heeft verricht om banen te schrappen, een verhouding personeelskosten/omzet van 26 % voldoende is om SeaFrance in staat te stellen concurrerend te blijven. Zij lichten toe dat het niveau van de door SeaFrance betaalde lonen gebaseerd is op de Franse sociale wetgeving, die beschermender is dan de wetgeving in de lidstaten waar haar concurrenten gevestigd zijn, met name die van het Verenigd Koninkrijk, in het bijzonder wat het minimumloon betreft.

- (104) De vloot van SeaFrance zoals in het herstructureringsplan is omschreven zou niet ongeschikt zijn voor zijn taken, integendeel, hij is specifiek gebouwd voor het traject Calais/Dover, met uitzondering van het schip Molière dat moest worden omgebouwd om geschikt te zijn voor het zeevervoer in de Noordzee. Wat het argument van P&O betreft dat de directie van SeaFrance onvoldoende onafhankelijk is van de overheid en van de sociale macht om de onderneming op doelmatige wijze te leiden, menen de Franse autoriteiten dat er geen schijn van bewijs naar voren is gebracht om deze bewering te staven.

6.2 Opmerkingen over de concurrentieverhoudingen op de markt Dover/Calais

- (105) De Franse autoriteiten betwisten dat er op de markt sprake zou zijn van een structurele overcapaciteit zoals P&O, Eurotunnel en CLDn beweren. Volgens hen liggen aan de vastgestelde overcapaciteit voornamelijk conjuncturele oorzaken ten grondslag (met name de economische crisis die geleid heeft tot een daling van het vrachtverkeer en een stijging van de koers van het Britse pond). Sommige exploitanten zouden, op basis van de groeivoorzichten van vóór de crisis, hun capaciteit hebben verhoogd terwijl de verwachte groei als gevolg van de economische recessie zou zijn uitgebleven. De Franse autoriteiten verwijzen naar marktanalyses van de „Dover Harbour Board” in 2005 ⁽²⁴⁾ en 2008 ⁽²⁵⁾ waarin een groei van het vrachtvolume op lange termijn zou worden voorzien.
- (106) Frankrijk meent dat de vrees van sommige klanten van SeaFrance dat P&O mogelijk een monopoliepositie zou kunnen verwerven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het traject Calais/Dover (zie overwegingen (79) en (87)), niet gegrond is. Aangezien er geen nationale of internationale regelgeving is die het vervoer van gevaarlijke stoffen met autoveerboten verbiedt, zou SeaFrance immers kunnen overwegen dergelijke stoffen te vervoeren op overtochten met een gering aantal passagiers, zoals bijvoorbeeld bepaalde nachtvaarten.

6.3 Opmerkingen over de verenigbaarheid van de herstructureringssteun

- (107) Ten aanzien van de verenigbaarheid van de aangemelde maatregelen in het kader van het herstructureringsplan hebben de Franse autoriteiten als volgt gereageerd op de twijfels van de Commissie over het herstel van de

levensvatbaarheid op lange termijn die van het herstructureringsplan wordt verwacht, het voorkomen van een buitensporige verstoring van de mededinging en de eigen bijdrage van SeaFrance aan het herstructureringsplan.

6.3.1 Herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn en het herstructureringsplan

- (108) De Franse autoriteiten betogen dat voor de komende jaren een hogere bezettingsgraad wordt verwacht dan in het verleden doordat vanaf 2006 een nieuw informatiesysteem is ingevoerd waarmee de bezetting van de schepen kan worden geoptimaliseerd en gerationaliseerd. Volgens hen kon middels dit systeem met name worden nagegaan welke overtochten slechts een geringe rentabiliteit hadden, zodat deze uit het aanbod van SeaFrance konden worden verwijderd. Overigens wijzen de autoriteiten erop dat de operationele activiteiten van SeaFrance, in de door de Commissie in aanmerking genomen periode tussen 2000 en 2007, verricht werden in de vorm van pendeldiensten, waarbij geen rekening werd gehouden met de intensiteit van de vraag.
- (109) Verder noemen de Franse autoriteiten de door de concurrenten van SeaFrance toegepaste *modus operandi* als verklaring van hun lagere bezettingsgraad. Zo zou P&O volgens hen over een groot aantal schepen beschikken en een soort „pendeldienst” aanbieden, waardoor de bezettingsgraad werd verlaagd. Wat DFDS betreft stond het gespecialiseerde karakter van de schepen van deze onderneming een optimale bezetting naargelang van de rentabiliteit van de afzonderlijke schepen in de weg. Verder zou DFDS, vanwege de lengte van de door deze onderneming verzorgde overtochten, gedwongen zijn gedurende lange perioden pendelverkeer aan te bieden. En tenslotte zou de grote capaciteit van de schepen van DFDS automatisch leiden tot een verslechtering van de gemiddelde bezettingsgraad, wanneer hiermee overtochten worden verricht waarnaar slechts een geringe vraag bestaat.
- (110) Voorts hebben de Franse autoriteiten gereageerd op de twijfels van de Commissie en de opmerkingen van belanghebbenden inzake de risico's (brandstofkosten, depreciatie van het Britse pond) waarmee bij de beoordeling van de geloofwaardigheid van het herstructureringsplan rekening moet worden gehouden. Zij wijzen er allereerst op dat het financiële dekkingsbeleid in de vorm van swapovereenkomsten door SeaFrance zal worden voortgezet zodra de gerechtelijke-saneringsprocedure is afgesloten. Voorts zetten zij uiteen dat de onderneming een „Bunker Adjustment Factor” (hierna „BAF”) genoemd toepast die circa 40 % van de meerkosten dekt welke een gevolg zijn van de prijsverhoging van brandstof tot ruim 285 EUR/ton en dat de BAF vanaf 2015 zal worden aangevuld met een nieuwe toeslag in verband met de verplichting om brandstof te gebruiken met een zwavelgehalte van 0,1 %.
- (111) Wat de depreciatie van het Britse pond betreft merken de Franse autoriteiten in eerste instantie op dat, zodra de gerechtelijke-saneringsprocedure is beëindigd, opnieuw gebruik zal worden gemaakt van de tijdens de procedure opgeschorte methode waarbij een deel van de maandelijkse saldi in Britse ponden wordt afgedekt door termijnverkoop op basis van de geldende begrotingskoers. [...]

⁽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) Wat de overige maatregelen betreft die in overweging (96) van het inleidingsbesluit worden genoemd, verduidelijken de Franse autoriteiten dat in het businessplan geen rekening is gehouden met de gevolgen van deze maatregelen omdat deze moeilijk te becijferen zijn. Deze maatregelen kunnen echter wel tot besparingen leiden.
- (113) Tenslotte wijzen de Franse autoriteiten erop dat de verhouding personeelskosten/omzet zal evolueren van [20-25]% in 2012 tot [20-25]% in 2019. Hiermee zou dit cijfer dicht in de buurt komen van de ratio's van de concurrenten van SeaFrance.

6.3.2 Voorkoming van buitensporige verstoring van de mededinging

- (114) Ten aanzien van de voorkoming van een buitensporige verstoring van de mededinging bevestigen de Franse autoriteiten dat op 7 juli 2011 twee schepen, de Renoir en de Cézanne, voor [0-10] miljoen USD ([0-10] miljoen EUR) zijn verkocht.

6.3.3 De eigen bijdrage van SeaFrance aan het herstructureeringsplan

- (115) Volgens de Franse autoriteiten bestaat een eerste deel van de eigen bijdrage van SeaFrance aan het herstructureeringsplan uit de opbrengsten van de verkoop van de schepen Renoir en Cézanne, evenals uit de verwachte opbrengsten van de verkoop van het schip Nord Pas de Calais.
- (116) Bovendien zijn de Franse autoriteiten van mening dat de twee leningen die in de overwegingen 0 tot en met 0 worden beschreven, vrij zijn van staatssteun en dat de lening van 99,8 miljoen EUR als een eigen bijdrage moet worden beschouwd. Volgens de Franse autoriteiten dient de Commissie zich, om te beoordelen of er sprake is van steun, uitsluitend te baseren op de mededeling over de referentiepercentages. Zij wijzen erop dat de Commissie deze mededeling heeft toegepast in haar inleidingsbesluit betreffende de door de overheidsinstantie Osinek aan CSA - Czech Airlines toegekende lening ⁽²⁶⁾ evenals in haar besluit inzake de leningen die door de Hongaarse ontwikkelingsbank zijn toegekend aan de Hongaarse kunstmestproducent Péti Nitrogénművek ⁽²⁷⁾. Zij zijn, om de in de overwegingen 0 tot en met 0 uiteengezette redenen, van mening dat deze twee leningen geen steun inhouden.

VII. BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGELEN

7.1. Aanwezigheid van steun

- (117) Overeenkomstig artikel 107, lid 1, VWEU zijn „steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde pro-

ducties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”.

- (118) Een maatregel kan slechts als staatssteun worden aangemerkt indien deze aan alle volgende voorwaarden voldoet: 1) de maatregel kent een voordeel toe, 2) dit voordeel wordt met staatsmiddelen bekostigd, 3) dit voordeel is selectief en 4) de maatregel vervalst de mededinging of dreigt deze te vervalsen en kan het handelsverkeer tussen lidstaten ongunstig beïnvloeden ⁽²⁸⁾.
- (119) Het onderhavig besluit heeft betrekking op drie steunmaatregelen: de herkapitalisatie en de twee leningen die in de overwegingen 0 tot en met 0 worden beschreven.

7.1.1. Herkapitalisatie van SeaFrance

- (120) De Franse autoriteiten zijn in hun aanmelding zelf van oordeel dat de kapitaalverhoging ten gunste van SeaFrance staatssteun vormt. Met hun aanmelding erkennen de Franse autoriteiten dat de herkapitaliseringsmaatregel aan de staat moet worden toegeschreven en dat hij SeaFrance, als enige begunstigde, een selectief voordeel toekent.
- (121) Wat de vraag betreft of er een voordeel is toegekend, is de Commissie van mening dat SeaFrance, om de redenen die onder 7.2.1. worden uiteengezet, een onderneming in moeilijkheden is. Uit de zeer precaire situatie waarin de onderneming zich bevindt en het feit dat zij aan een gerechtelijke-saneringsprocedure is onderworpen, blijkt dat zij niet bij machte is haar herstructureeringsplan ten uitvoer te leggen en in haar liquiditeitsbehoeften te voorzien. Onder dergelijke voorwaarden zou een particuliere marktdeelnemer geen kapitaal hebben ingebracht. Bovendien hebben de Franse autoriteiten zelfs geen poging gedaan om aan te tonen dat het verwachte rendement overeenkomt met het rendement dat een particuliere investeerder zou verlangen. De maatregel biedt derhalve een selectief voordeel omdat SeaFrance de enige begunstigde is. Hij wordt met staatsmiddelen bekostigd, omdat de SNCF een openbare onderneming is. Het voordeel moet derhalve aan de staat worden toegeschreven.
- (122) Wat de gevolgen voor de mededinging en de ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer in de EU betreft, dient eraan te worden herinnerd dat overeenkomstig vaste rechtspraak, wanneer een onderneming in een bepaalde sector actief is of wanneer er sprake is van daadwerkelijke concurrentie van producenten in verschillende lidstaten, elke vorm van steun die deze onderneming van de overheid ontvangt het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden en de mededinging kan verstoren, in zoverre de instandhouding van de onderneming op de markt haar concurrenten belet hun marktaandeel te vergroten ⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ Besluit van 24 februari 2010 in zaak NN 1/2010 (ex CP 371/2009) - Tsjechische Republiek - ČSA - Czech Airlines - mogelijke staatssteunelementen van een door Osinek toegekende lening.

⁽²⁷⁾ Besluit van 27 oktober 2010 betreffende steunmaatregel C 14/09 (ex NN 17/09) door Hongarije ter beschikking gesteld aan Péti Nitrogénművek Zrt (PB L 118 van 6.5.2011, blz. 9).

⁽²⁸⁾ Zie bijvoorbeeld het arrest van het Hof van 10 januari 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, zaak C-222/04, Jurispr. 2006, blz. I-289, punt 129.

⁽²⁹⁾ Zie met name het arrest van het Hof van 21 maart 1991, Italië/Commissie, zaak C-305/89, Jurispr. 1991, blz. I-1603.

- (123) Op basis van het feit dat een economische sector op het niveau van de Europese Unie is geliberaliseerd kan onder meer worden bepaald of de steun de mededinging en het handelsverkeer tussen lidstaten daadwerkelijk of potentieel beïnvloedt ⁽³⁰⁾.
- (124) Er zij in verband hiermee op gewezen dat het zeevervoer tussen lidstaten vanaf 1 januari 1993 volledig is geliberaliseerd uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen ⁽³¹⁾.
- (125) In het onderhavige geval bestaat er, zoals in het voorafgaande is vastgesteld, in een geliberaliseerde sector mededinging binnen een en dezelfde vervoerswijze, dat wil zeggen tussen zeevervoersondernemingen onderling, en mededinging tussen verschillende vervoerswijzen, en met name met het spoorwegvervoer ⁽³²⁾.
- (126) De Commissie komt tot de conclusie dat de herkapitalisatiemaatregel de positie van de onderneming ten opzichte van die van haar concurrenten in het handelsverkeer tussen de lidstaten van de Unie kan versterken. De maatregel beïnvloedt het handelsverkeer tussen de lidstaten derhalve ongunstig, en dreigt de mededinging te verstoren.
- (127) Gezien het voorafgaande is de Commissie van mening dat de betrokken maatregel staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- 7.1.2. *De leningen beschreven in de overwegingen 0 tot en met 0*
- (128) Frankrijk is van oordeel dat de twee leningen die in de overwegingen 0 tot en met 0 worden beschreven, tegen marktvoorwaarden zijn toegekend en derhalve het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie in acht nemen (zie overweging (116)).
- (129) De Commissie deelt deze analyse niet. In dit geval heeft de SNCF immers reeds steun, en met name reddingssteun, aan SeaFrance toegekend, en is zij voornemens nieuwe steun toe te kennen in de vorm van een herkapitalisatie. De leningen hebben hetzelfde doel als de andere steun, namelijk de redding en herstructurering van SeaFrance. Zij zullen, gelijktijdig met de herstructureringssteun, worden toegekend op een moment waarop SeaFrance een onderneming in moeilijkheden is. Dat spreekt vanzelf wat de lening van 99,7 miljoen EUR betreft die, evenals de herkapitalisatie, bedoeld om is SeaFrance in staat te stellen te voorzien in haar behoefte aan vlottend bedrijfskapitaal. Het geldt echter ook voor de lening van [40-70] miljoen EUR, die bedoeld is om het leasecontract voor het schip Molière te herfinancieren en eerder af te kopen dan voorzien. Immers, de financiering van productiemiddelen, in dit geval van een schip, houdt nauw verband met de dagelijkse activiteit van SeaFrance. Door de herfinanciering en de voortijdige afkoop van het leasecontract wil SeaFrance haar operationele kosten verminderen, hetgeen deel uitmaakt van de herstructurering van de onderneming. Derhalve kan de lening van [40-70] miljoen EUR eveneens aan de herstructurering van SeaFrance worden toegeschreven.
- (130) In zijn arrest inzake *BP Chemicals* heeft Gerecht van eerste aanleg verduidelijkt dat in een dergelijke situatie leningen vanuit het oogpunt van staatssteun niet afzonderlijk moeten worden beoordeeld maar in samenhang met de overige maatregelen ⁽³³⁾.
- (131) Volgens het arrest van het Gerecht sluit het loutere feit dat een overheidsonderneming in een dochtermaatschappij reeds kapitaal heeft ingebracht dat als steun is aangemerkt, niet a priori uit dat een latere kapitaalinjectie kan worden beschouwd als een investering die voldoet aan het criterium van de particuliere investeerder in een markteconomie. Het Gerecht is evenwel van oordeel, dat de Commissie in een geval als het onderhavige, waarin dezelfde investeerder in twee jaar tijd drie kapitaalinjecties heeft verricht, waarvan de eerste twee geen enkel rendement opleverden, moest nagaan, of de derde kapitaalinjectie redelijkerwijs los van de eerste twee kon worden beschouwd, en in de context van het criterium van de particuliere investeerder als een aparte investering kon worden aangemerkt.
- (132) Het Gerecht is van mening dat, om te beoordelen of de laatste maatregel redelijkerwijs los kan worden gezien van de eerste twee, en in de context van het criterium van de particuliere investeerder als een aparte investering kan worden aangemerkt, moet worden gelet op de chronologie van de betrokken kapitaalinjecties, hun doel, en de situatie van de dochteronderneming ten tijde van de vaststelling van de besluiten om de betrokken kapitaalinjecties te verrichten.
- (133) Frankrijk bestrijdt niet dat de herkapitalisatie steun vormt, want een rendement dat overeenkomt met wat een particuliere investeerder in een markteconomie zou verlangen valt van deze maatregel volstrekt niet te verwachten. Dit blijkt ook uit de tabel in overweging 0, waarin de behoefte aan financiering voor de periode 2011-2017 wordt aangegeven. De onderneming zou immers in deze periode geen dividend kunnen uitkeren. Gezien de aanzienlijke kosten die de in de overwegingen 0 tot en met 0 beschreven leningen qua aflossing van rente en hoofdsom met zich brengen en de geringe winstmarge die in het herstructureringsplan is voorzien, zou deze situatie zeer waarschijnlijk tot na 2017 voortduren, en wel tot de volledige terugbetaling van de leningen in 2023. Een particuliere investeerder in een traditionele sector als het zeevervoer zou echter het volledig ontbreken van enig rendement op een investering van 166,3 miljoen EUR gedurende een periode van 12 jaar, niet aanvaarden. Gezien het feit dat de twee leningen hetzelfde doel hebben als de herkapitalisatie, namelijk de financiering van de herstructureringskosten, dat de economische situatie van de onderneming ongewijzigd is (zij verkeert in moeilijkheden) en dat de leningen gelijktijdig met de herkapitalisatie zijn toegekend, kunnen deze leningen redelijkerwijs niet los worden gezien van de reddingssteun en de herkapitalisatie.

⁽³⁰⁾ Arrest van het Hof van 13 februari 2003, Spanje/Commissie, C-409/00, Jurispr. 2003, blz. I-1487.

⁽³¹⁾ PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1.

⁽³²⁾ Met name met het spoorwegvervoer van passagiers en vracht door Eurotunnel.

⁽³³⁾ Arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 15 september 1998, *BP Chemicals*/Commissie, T-11/95, Jurispr. 1998, blz. II-3235, punten 170 en 171.

- (134) Alles bij elkaar is het rendement van de reddingssteun, de herkapitalisatie, en de twee leningen lager dan het rendement dat een particuliere investeerder in een markteconomie zou verlangen. Zoals reeds uiteengezet kan de SNCF immers vóór 2023 geen enkel rendement van de herkapitalisatie verwachten. Zelfs indien het rendement op de twee leningen, afzonderlijk beschouwd, aan de marktvoorwaarden zou voldoen, hetgeen niet het geval is, zou dit niet voldoende zijn om de maatregelen in hun geheel in overeenstemming te brengen met het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie. De hiernavolgende uiteenzettingen worden derhalve ten overvloede gegeven.
- (135) De Franse autoriteiten doen een beroep op de mededeling over de referentiepercentages om hun bewering te staven dat de twee leningen geen steun inhouden. Zij zijn van mening dat, gezien de ratingcategorie van de onderneming (CCC) en het niveau van de zekerheidsstelling (normaal), de rente 8,55 % moet bedragen, d.w.z. 12-maands EURIBOR met een opslag van 650 basispunten. Volgens de Franse autoriteiten is de mededeling over de referentiepercentages hiermee conservatief toegepast.
- (136) Zelfs indien de twee leningen afzonderlijk zouden moeten worden beoordeeld, hetgeen niet het geval is, zouden de Franse autoriteiten niet hebben aangetoond dat zij tegen marktvoorwaarden zijn toegekend.
- (137) In dit verband wenst de Commissie allereerst te wijzen op wat in de eerste alinea van de mededeling over de referentiepercentages wordt vermeld, namelijk dat „[d]eze referentie- en disconteringspercentages als indicatie van de marktrente worden gebruikt alsook om het subsidie-equivalent van steun te bepalen, met name wanneer deze steun in meerdere tranches wordt uitgekeerd, en om het staatssteunelement dat in regelingen voor gesubsidieerde leningen aanwezig is, te berekenen. De percentages worden voorts toegepast om de inachtneming van de „de minimis“-regel en de groepsvrijstellingsverordeningen te controleren”⁽³⁴⁾. De mededeling over de referentiepercentages kan de Commissie derhalve niet binden bij de toepassing van het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie, met name in gevallen waarin reële marktgegevens beschikbaar zijn die duidelijk verschillen van de resultaten van de in de bedoelde mededeling vervatte methode.
- (138) Gezien het feit dat een en dezelfde entiteit de steun verleent en de lening verstrekt, moet de Commissie zich in het onderhavige geval baseren op andere marktdeelnemers dan de SNCF om zich ervan te vergewissen dat de voorgenomen vergoeding werkelijk marktconform is. De Commissie heeft de Franse autoriteiten herhaaldelijk verzocht een voorbeeld te geven van een aanbod van een onafhankelijke financiële instelling. Zij hebben echter nooit een dergelijk aanbod voorgelegd.
- (139) Daarnaast heeft de Commissie ook een marktstudie verricht. Volgens de ramingen van de Commissie moet de rente op de leningen, om als marktconform te kunnen worden aangemerkt, bij een normale zekerheidsstelling zo'n 14 % bedragen (swaprente 5 jaar 2,825 %⁽³⁵⁾ + gemiddelde CDS⁽³⁶⁾ voor lager dan B- (dus CCC) van 11,18 % + premie 0,2 %). Daarbij is uitgegaan van de gegevens van de maanden april, mei en juni 2011. Voorts hebben de Franse autoriteiten ondanks herhaalde verzoeken van de Commissie⁽³⁷⁾, nooit een marktprijs of een renteaanbod van een particuliere bank voorgelegd.
- (140) Bovendien heeft de Commissie de Franse autoriteiten herhaaldelijk verzocht⁽³⁸⁾ om een externe financiering te overwegen of een marktprijs of een renteaanbod van een commerciële bank voor te leggen. Aan deze suggesties is geen formeel gevolg gegeven.
- (141) Tenslotte kunnen de in overweging (116) genoemde argumenten van de Franse autoriteiten dat de Commissie de mededeling over referentiepercentages recentelijk in twee procedures zou hebben toegepast, niet worden aanvaard. Bij deze beide procedures, waarvan de ene nog niet is beëindigd, speelde een andere problematiek. Wat Pétit Nitrogénművek betreft vormden alle onderzochte maatregelen staatssteun. In de zaak Osinek heeft de Commissie nog geen definitief besluit vastgesteld; op het moment dat de lening werd toegekend was geen enkele steunmaatregel aangemeld.
- (142) De Commissie komt tot de conclusie dat de leningen voor de financiering van de eigen bijdrage en de voortijdige uitoefening van de koopoptie op het schip Molière eveneens een voordeel voor SeaFrance inhouden. Om de in de overwegingen (121) tot en met (126) genoemde redenen is eveneens voldaan aan de andere drie voorwaarden voor de aanwezigheid van steun (selectief voordeel, toegekend met staatsmiddelen, gevolgen voor de mededinging en ongunstige beïnvloeding van de handel in de EU). Deze leningen vormen derhalve staatssteun.

7.1.3. De reddingssteun

- (143) Om de redenen die in de overwegingen (30) tot en met (47) van het besluit van de Commissie van 18 augustus 2010 worden uiteengezet, vormt de door de SNCF aan SeaFrance als reddingssteun toegekende lening steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

7.2. Verenigbaarheid van de drie steunmaatregelen

- (144) Gezien het doel van de drie betrokken herstructureringssteunmaatregelen en gezien de verklaringen van de Franse autoriteiten in verband met de aanmelding van die steunmaatregelen, is de Commissie van mening dat de verenigbaarheid van de drie steunmaatregelen met de interne markt zowel op basis van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, als op grond van de richtsnoeren moet worden onderzocht.

7.2.1. Subsidiabiliteit: onderneming in moeilijkheden

- (145) Om voor herstructureringssteun in aanmerking te komen moet een onderneming kunnen worden beschouwd als een onderneming in moeilijkheden in de zin van punt 2.1 van de richtsnoeren.

⁽³⁵⁾ Op 1 juli 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽³⁶⁾ Voor alle sectoren.

⁽³⁷⁾ [...]

⁽³⁸⁾ Zie overweging 9.

⁽³⁴⁾ PB C 14 van 19.1.2008, blz. 6.

(146) De Commissie beschouwt SeaFrance als een onderneming in moeilijkheden in de zin van punt 10, onder a), van de richtsnoeren, omdat meer dan de helft van het maatschappelijk kapitaal van de onderneming is verdwenen, dat van 81,7 miljoen EUR in 2007 is gedaald tot 57,7 miljoen EUR in 2008 en -0,69 miljoen EUR in 2009 (een daling van 82,4 miljoen EUR tussen 2007 en 2009, d.w.z. meer dan 100 %), en omdat meer dan een kwart van dit kapitaal tijdens de afgelopen twaalf maanden verloren is gegaan, van 57,7 miljoen EUR in 2008 tot -0,69 miljoen EUR in 2009.

(147) Daarnaast kan SeaFrance ook als een onderneming in moeilijkheden worden beschouwd in de zin van punt 10, onder c), van de richtsnoeren omdat de onderneming aan de voorwaarden voldoet om aan een collectieve insolventieprocedure te worden onderworpen. Zoals in overweging 7 is opgemerkt is SeaFrance immers op 30 juni 2010 door het „Tribunal de Commerce” te Parijs aan een gerechtelijke sanering onderworpen.

(148) Verder is eveneens voldaan aan de voorwaarden van punt 13 van de richtsnoeren omdat SeaFrance, hoewel de onderneming deel uitmaakt van de groep SNCF, moeilijkheden heeft die een specifiek karakter hebben en die niet het gevolg zijn van een arbitraire kostenallocatie binnen het concern.

7.2.2. Eigen bijdrage

(149) In haar besluit tot inleiding van de formele onderzoek-procedure heeft de Commissie aangegeven dat de eigen bijdrage van SeaFrance aan de herstructureringsinspanning onzeker en ontoereikend was vanuit het oogpunt van de bepalingen van de richtsnoeren.

(150) In het gewijzigde herstructureringsplan stellen de Franse autoriteiten voor dat SeaFrance een eigen bijdrage levert ten bedrage van [80-130] miljoen EUR, in de vorm van de volgende maatregelen:

- een lening van 99,7 miljoen EUR met een rentevoet van 8,55 %, bestemd voor de financiering van de herstructurering van SeaFrance;
- de voorgenomen verkoop van het vrachtschip Nord-Pas-de-Calais (waarvan de handelswaarde door twee onafhankelijke deskundigen is geschat op [0-10] miljoen EUR; en
- de verkoop van de schepen Renoir en Cézanne in juli 2011 voor een bedrag van [0-10] miljoen USD, d.w.z. circa [0-10] miljoen EUR.

(151) Punt 43 van de richtsnoeren luidt: „Het steunbedrag en de steunintensiteit moeten tot het voor de uitvoering van de herstructurering strikt noodzakelijke minimum aan herstructureringskosten worden beperkt, in samenhang met de voorhanden zijnde financiële middelen van de onderneming, van haar aandeelhouders of van het concern waarvan zij deel uitmaakt. Bij deze beoordeling wordt eerder toegekende reddingssteun mede in aanmer-

king genomen. Van de steun ontvangende ondernemingen wordt verwacht dat zij uit eigen middelen, zo nodig door de verkoop van activa die voor het voortbestaan van de onderneming niet onontbeerlijk zijn of door externe financiering tegen marktvoorwaarden, een belangrijke bijdrage aan het herstructureringsplan leveren. Deze bijdrage is een teken dat de markten er vertrouwen in hebben dat een herstel van de levensvatbaarheid haalbaar is. Zij moet reëel - dus actueel - zijn, onder uitsluiting van alle voor de toekomst verwachte winst en kasstromen, en zij moet zo hoog mogelijk zijn” ⁽³⁹⁾.

(152) Verder wordt in punt 7 van de richtsnoeren nader bepaald „...past het om nog duidelijker te herhalen dat [de wezenlijke bijdrage van de begunstigde onderneming aan de herstructurering] reëel dient te zijn en geen steun mag omvatten. De bijdrage van de begunstigde onderneming dient een tweeledig doel. Enerzijds toont zij aan dat de markten (eigenaren, schuldeisers) er vertrouwen in hebben dat het haalbaar is om binnen een redelijke termijn de levensvatbaarheid te herstellen; anderzijds zorgt deze bijdrage er voor dat herstructureringssteun beperkt blijft tot het minimum dat noodzakelijk is om de levensvatbaarheid te herstellen, terwijl de vervalsing van de mededinging beperkt blijft. [...]” ⁽⁴⁰⁾.

(153) In de jurisprudentie van de Europese Unie wordt eveneens benadrukt dat de eigen bijdrage moet aantonen dat de markten geloven in de haalbaarheid van een herstel van de levensvatbaarheid. ⁽⁴¹⁾

(154) De Franse autoriteiten hebben de Commissie meegedeeld dat de beide schepen, de Renoir en de Cézanne, op 7 juli 2011 zijn verkocht voor een bedrag van 3,1 miljoen EUR.

(155) De voorgenomen verkoop van het vrachtschip Nord-Pas-de-Calais zou de bijdrage van SeaFrance uit hoofde van de verkoop van de schepen op [10-20] miljoen EUR moeten brengen. Bij de aanmelding van het oorspronkelijke herstructureringsplan hadden de Franse autoriteiten toegezegd dat SeaFrance de schepen Renoir en Cézanne zou afstoten. Dit is in juli 2011 gebeurd. Volgens de besluitvormingspraktijk van de Commissie kan de toekomstige verkoop van activa worden aanvaard als eigen bijdrage, mits de lidstaat een realistische schatting van de verkoopwaarde ervan heeft gegeven ⁽⁴²⁾. In het onderhavige geval hebben de Franse autoriteiten twee door twee onafhankelijke deskundigen verrichte taxaties van het vrachtschip Nord-Pas-de-Calais voorgelegd, die allebei de verkoopswaarde van het schip op ongeveer [0-10] miljoen EUR taxeerden. De Commissie merkt op dat een van de twee deskundigen de verkoopwaarde van de schepen Renoir en Cézanne in april 2011 op [0-10 000 000] USD had getaxeerd. De desbetreffende schepen zijn in juli 2011 verkocht voor een bedrag van [0-10 000 000] USD. De Commissie acht daarom de taxatie van de verkoopswaarde realistisch, en is van mening dat de voorgenomen verkoop van het vrachtschip Nord-Pas-de-Calais als eigen bijdrage aanvaardbaar is.

⁽³⁹⁾ Onderlijning toegevoegd.

⁽⁴⁰⁾ Onderlijning toegevoegd.

⁽⁴¹⁾ Arrest van het Gerecht van 7 december 2010, Frucona Košica/Commissie, T-11/07, nog niet in de jurisprudentie verschenen, punten 244 en 245.

⁽⁴²⁾ Besluit N488/2009, herstructureringssteun aan POLFA „Tarchominskie Zakłady Farmaceutyczne” S.A, overweging 47.

- (156) Vooraf hebben de Franse autoriteiten verduidelijkt dat de lening van [40-70] miljoen EUR om de uitoefening van de koopoptie op het schip Molière te financieren, geen extra eigen bijdrage vormt. Deze lening vervangt namelijk een reeds bestaande kapitaalbreng buiten de balans uit hoofde van het leasecontract voor het schip Molière. Deze lening is derhalve niet in aanmerking genomen bij de berekening van de totale eigen bijdrage. Aangezien het hier een financiering betreft die een bestaande financiering vervangt, moet de Commissie zich er toch van vergewissen dat deze eveneens aan de verenigbaarheids-criteria van de eigen bijdrage voldoet, en met name aan het criterium inzake de afwezigheid van steun.
- (157) Voor zover de leningen door de SNCF overeenkomstig punt 43 van de richtsnoeren zijn verstrekt, moet de Commissie nagaan of deze middelen geen steun omvatten en aantonen „dat de markten er vertrouwen in hebben dat een herstel van de levensvatbaarheid haalbaar is”. Dit is niet het geval, en wel om de drie hiernavolgende redenen, die elk afzonderlijk deze conclusie rechtvaardigen.
- (158) Ten eerste zijn de voor de leningen geldende voorwaarden, zoals de Commissie reeds onder 7.1.2, overwegingen (129) tot en met (142) heeft opgemerkt, niet marktconform.
- (159) Volgens de ramingen van de Commissie moet de rente op de leningen, om als marktconform te kunnen worden aangemerkt, bij een normale zekerheidsstelling zo'n 14 % bedragen (swaprente 5 jaar 2,825 %⁽⁴³⁾ + gemiddelde CDS⁽⁴⁴⁾ voor lager dan B- (dus CCC) van 11,18 % + premie 0,2 %). Daarbij is uitgegaan van de gegevens van de maanden april, mei en juni 2011. Voorts hebben de Franse autoriteiten ondanks herhaalde verzoeken van de Commissie⁽⁴⁵⁾ nooit een marktprijs of een renteaanbod van een particuliere bank voorgelegd.
- (160) Ten tweede vormen de desbetreffende leningen zelf staatsteun zoals is aangetoond onder 7.1.2., overwegingen (129) tot en met (142). Zij kunnen daarom niet in aanmerking worden genomen als eigen bijdrage; deze moet immers vrij zijn van steun overeenkomstig de titel die aan punt 43 van de richtsnoeren voorafgaat.
- (161) Ten derde dient de reële bijdrage volgens punt 7 en punt 43 van de richtsnoeren om aan te tonen dat de markten er vertrouwen in hebben dat een herstel van de levensvatbaarheid haalbaar is⁽⁴⁶⁾. In het onderhavige geval vormen de steunverlenende autoriteit en de moederonderneming één en dezelfde rechtspersoon, de SNCF, en worden de betrokken maatregelen gelijktijdig genomen. Onder deze omstandigheden kan het vermelde doel niet worden bereikt zonder een reële bijdrage van een andere investeerder of kredietverlener dan de SNCF. De handelwijze van de steunverlenende autoriteit toont immers geenszins aan dat de markten in een herstel van de levensvatbaarheid geloven.
- (162) Zoals in overweging (141) is opgemerkt is de Commissie van mening dat de verwijzing door Frankrijk naar de besluiten betreffende de steun van de overheidsonderneming Osinek aan ČSA - Czech Airlines en betreffende de leningen van de Hongaarse ontwikkelingsbank aan de Hongaarse kunstmestproducent Péti Nitrogénművek (zie overweging (116)) ongegrond is, omdat de Commissie in de eerste zaak nog geen eindbeslissing heeft genomen en het tweede besluit geen herstructureringszaak betreft.
- (163) Bovendien moet de eigen bijdrage, zoals in het voorgaande reeds is vermeld en onafhankelijk van de vraag of de leningen een steunelement bevatten, aantonen dat de markten er vertrouwen in hebben dat een herstel van de levensvatbaarheid haalbaar is.
- (164) Dit kan in de onderhavige zaak met betrekking tot de financiering door de SNCF niet worden aangetoond. De SNCF verstrekt immers de steun en verschaft tevens de eigen bijdrage. De Franse autoriteiten hebben geen gegevens voorgelegd waaruit blijkt dat een voorzichtig en onafhankelijk investeerder bereid zou zijn om zich vast te verbinden tot het verschaffen van een eigen bijdrage en een lening voor de uitoefening van de koopoptie onder dezelfde voorwaarden als die welke door de SNCF zijn voorgesteld.
- (165) De eigen bijdrage van SeaFrance die aan de bepalingen van punt 43 van de richtsnoeren voldoet, d.w.z. die geen steun omvat en aantoont dat de markten in een herstel van de levensvatbaarheid geloven, bedraagt derhalve slechts [10-20] miljoen EUR, d.w.z. minder dan [< 10] % van de herstructureringskosten. Het minimumpercentage van 50 % dat in punt 44 van de richtsnoeren wordt vermeld, is derhalve niet bereikt. De Commissie is daarom van mening dat de eigen bijdrage van SeaFrance aan de herstructurering zeer ontoereikend is in het licht van de bepalingen van de richtsnoeren.
- (166) De Commissie merkt tevens op dat Frankrijk geen beroep heeft gedaan op de in punt 44 van de richtsnoeren vervatte bepaling inzake uitzonderlijke omstandigheden, en dat het op geen enkele wijze heeft aangetoond dat er van dergelijke uitzonderlijke omstandigheden sprake zou zijn.
- (167) De Commissie concludeert dan ook dat is niet is voldaan aan het vereiste van een „reële bijdrage, vrij van steun” als voorzien in de richtsnoeren.

7.2.3 Herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn

- (168) Aangezien de eigen bijdrage van SeaFrance aan de herstructureringsinspanning zeer ontoereikend is in het licht van de bepalingen van de richtsnoeren, is de Commissie van mening dat het niet nodig is om na te gaan of aan de voorwaarden inzake een herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn is voldaan.

⁽⁴³⁾ Op 1 juli 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽⁴⁴⁾ Gemiddelde CDS voor alle sectoren.

⁽⁴⁵⁾ [...]

⁽⁴⁶⁾ Arrest van het Gerecht van 7 december 2010 in zaak T-11/07, Frucona Kosice/Commissie, nog niet in de Jurisprudentie verschenen, punt 245.

7.2.4. Voorkoming van de buitensporige verstoring van de mededinging (compenserende maatregelen)

- (169) In het inleidingsbesluit heeft de Commissie aangegeven dat de door de Franse autoriteiten voorgestelde compenserende maatregelen ontoereikend waren. De Franse autoriteiten hebben, in het antwoord op het inleidingsbesluit, toegegeven ⁽⁴⁷⁾ dat er nauwelijks sprake was van compenserende maatregelen ⁽⁴⁸⁾. Zij hebben aangegeven dat dit probleem zou worden verholpen in het kader van een gewijzigd herstructureringsplan.
- (170) In het herstructureringsplan dat op 12 september 2011 is ingediend zijn inderdaad aanvullende compenserende maatregelen voorgesteld, en met name de aanstaande verkoop van het vrachtschip Nord Pas-de-Calais. De Franse autoriteiten vermelden tevens de reeds voltooide verkoop van de schepen Renoir en Cézanne, de vermindering van het aantal overtochten (vermindering met 5 830 overtochten, d.w.z. - 37,6 % ten opzichte van het aanbod van 2007) en de inkrimping van het aandeel van SeaFrance ([10-15]% van de markt voor autovervoer in 2012-2019, tegen [15-20]% in 2008).
- (171) Aangezien de eigen bijdrage van SeaFrance aan de herstructureringsinspanning zeer ontoereikend blijft in het licht van de bepalingen van de richtsnoeren, is de Commissie van mening dat het niet nodig is de voorgestelde compenserende maatregelen te onderzoeken.

7.2.5. Gevolg van de onverenigbaarheid van de herstructureringssteun voor de reddingssteun

- (172) Na de aanmelding van het herstructureringsplan door Frankrijk op 18 februari 2011, overeenkomstig punt 26 van de richtsnoeren, is de termijn van zes maanden waarbinnen de lening moet zijn terugbetaald, verlengd totdat de Commissie over het herstructureringsplan een besluit heeft genomen. Aangezien de Commissie van mening is dat de als herstructureringssteun aangemelde maatregelen niet voldoen aan de verenigbaarheidsvoorwaarden die in de richtsnoeren zijn vastgelegd, dienen de consequenties uit deze onverenigbaarheid te worden getrokken. De lening kan derhalve niet worden verlengd tot na de datum van dit besluit, en moet onverwijld worden terugbetaald.
- (173) Het terug te betalen bedrag bestaat uit de hoofdsom van de voor de redding bestemde lening, verhoogd met de vervallen contractuele rente die op de datum van kennisgeving van dit besluit nog niet betaald is, en vanaf de datum van de kennisgeving van dit besluit, vermeerderd met de rente, berekend overeenkomstig hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag ⁽⁴⁹⁾.

VIII. CONCLUSIE

- (174) De kapitaalverhoging van 166,3 miljoen EUR, de lening van 99,7 miljoen EUR en de lening van [40-70] miljoen EUR die de SNCF voornemens is aan SeaFrance toe te kennen, vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Deze steun is onverenigbaar met de interne markt en kan derhalve niet ten uitvoer worden gelegd.
- (175) De door Frankrijk via de SNCF als reddingssteun aan SeaFrance toegekende lening, die is goedgekeurd bij besluit van de Commissie van 18 augustus 2010, dient onverwijld te worden terugbetaald, verhoogd met de vervallen contractuele rente die op de datum van de kennisgeving van dit besluit nog niet is betaald,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De kapitaalverhoging van 166,3 miljoen EUR, de lening van 99,7 miljoen EUR en de lening van [40-70] miljoen EUR die de Franse Republiek voornemens is via de SNCF als herstructureringssteun aan SeaFrance te verlenen, vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en zijn onverenigbaar met de interne markt.

Deze steun kan dan ook niet ten uitvoer worden gelegd.

Artikel 2

De door Frankrijk via de SNCF als reddingssteun ten behoeve van SeaFrance toegekende steun waarop het besluit van de Commissie van 18 augustus 2010 betrekking heeft, vormt met de interne markt onverenigbare steun.

Artikel 3

1. Frankrijk is, via de SNCF, gehouden de in artikel 2 bedoelde steun van de begunstigde onderneming terug te vorderen, met inbegrip van de vervallen contractuele rente die op de datum van kennisgeving van dit besluit nog niet is betaald.
2. Over de terug te vorderen bedragen is rente verschuldigd vanaf de datum van kennisgeving van dit besluit, tot de daadwerkelijke terugbetaling ervan.
3. De rente wordt op samengestelde grondslag berekend overeenkomstig hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004.

Artikel 4

1. De terugvordering van de in artikel 2 bedoelde steun geschiedt onverwijld en daadwerkelijk.
2. Frankrijk zorgt ervoor dat het onderhavige besluit binnen vier maanden vanaf de datum van kennisgeving van dit besluit, ten uitvoer wordt gelegd.

⁽⁴⁷⁾ Zie onder 2.2 (blz. 19 onderaan en blz. 20) van de opmerkingen van de Franse autoriteiten.

⁽⁴⁸⁾ Overeenkomstig de richtsnoeren inzake herstructureringssteun van 2004 moeten compenserende maatregelen worden vastgesteld om de ongunstige gevolgen voor het handelsverkeer zo veel mogelijk te beperken; bij deze maatregelen kan het onder meer gaan om de afstoting van activa, de inkrimping van capaciteit of van de aanwezigheid op de markt.

⁽⁴⁹⁾ PB L 140 van 30.4.2002, blz. 1.

Artikel 5

1. Binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van dit besluit verstrekt Frankrijk de volgende informatie aan de Commissie:

- a) het bedrag van de hoofdsom van de van de begunstigde onderneming terug te vorderen steun welke het bedrag van de lening omvat evenals de uitstaande, nog niet betaalde rente;
 - b) het bedrag van de van de begunstigde terug te vorderen rente, te berekenen op grond van de in artikel 3, lid 3, vermelde beginselen;
 - c) een gedetailleerde beschrijving van de reeds genomen en voorgenomen maatregelen om aan het onderhavige besluit te voldoen; en
 - d) de documenten waaruit blijkt dat de begunstigde gelast werd tot terugbetaling van de steun.
2. Frankrijk houdt de Commissie op de hoogte van de stand van uitvoering van de nationale maatregelen die het heeft ge-

nomen om dit besluit ten uitvoer te leggen, en dit tot de in artikel 2 bedoelde steun volledig is terugbetaald. Het verstrekt, op eenvoudig verzoek van de Commissie, onverwijld alle inlichtingen over de reeds genomen en voorgenomen maatregelen om aan dit besluit te voldoen. Het verstrekt eveneens nadere inlichtingen over de reeds door de begunstigde terugbetaalde steunbedragen en rente.

Artikel 6

Dit besluit is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 24 oktober 2011.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter