

Jornal Oficial

da União Europeia

L 195



Edição em língua
portuguesa

Legislação

55.º ano

21 de julho de 2012

Índice

II Atos não legislativos

DECISÕES

2012/397/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 24 de outubro de 2011, relativa ao Auxílio estatal SA.32600 (2011/C) — França — Auxílio à reestruturação concedido à SeaFrance SA pela SNCF [notificada com o número C(2011) 7808] ⁽¹⁾** 1

2012/398/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 9 de março de 2012, relativa ao Auxílio estatal SA.12522 (C 37/08) — França — Aplicação da Decisão «Sernam 2» [notificada com o número C(2012) 1616] ⁽¹⁾** 19

Preço: 3 EUR

(¹) Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO DA COMISSÃO

de 24 de outubro de 2011

relativa ao auxílio estatal SA.32600 (2011/C) — França — Auxílio à reestruturação concedido à SeaFrance SA pela SNCF

[notificada com o número C(2011) 7808]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2012/397/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

que as autoridades francesas prestaram em 4 de maio de 2011.

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir designado «TFUE»), nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

(3) Em 6 de abril de 2011, um concorrente da SeaFrance, a P&O Ferries (a seguir designada «P&O») apresentou uma denúncia à Comissão contra o auxílio à reestruturação.

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

(4) Par carta de 22 de junho de 2011, a Comissão notificou à República Francesa a sua decisão de dar início ao procedimento (a seguir designada «decisão de início do procedimento») prevista no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE.

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos ⁽¹⁾,

(5) A Comissão convidou os interessados a apresentarem as suas observações sobre os auxílios em causa ⁽³⁾, tendo recebido as observações que são referidas em pormenor na secção V.

Considerando que:

I. PROCEDIMENTO

1.1. Contexto processual geral

(1) A Comissão aprovou, por decisão de 18 de agosto de 2010 ⁽²⁾, um auxílio de emergência (a seguir designado «auxílio de emergência») a favor da SeaFrance S.A. (a seguir designada «SeaFrance»), que a França executou entretanto. Este auxílio consistia num empréstimo no montante máximo de [40-70] milhões de EUR, concedido pela SNCF à SeaFrance.

(6) As autoridades francesas apresentaram as suas observações em 14 de julho de 2011, em resposta à decisão de início do procedimento, em 22 de julho de 2011, na sequência da denúncia da P&O, e em 19 de agosto de 2011, em resposta às observações das partes interessadas sobre a decisão de início do procedimento.

(2) As autoridades francesas notificaram, em 18 de fevereiro de 2011, um auxílio à reestruturação (a seguir designado «auxílio à reestruturação») a favor da SeaFrance, no montante de 223 milhões de EUR, acompanhado por um plano de reestruturação. Por carta de 29 de março de 2011, a Comissão pediu informações complementares,

(7) Em 12 de setembro de 2011, as autoridades francesas comunicaram um plano de reestruturação alterado.

(8) Em 3 de outubro de 2011, as autoridades francesas alteraram novamente o plano de reestruturação (a seguir designado «plano de reestruturação alterado»).

⁽¹⁾ JO C 208 de 14.7.2011, p. 8.

⁽²⁾ JO C 102 de 2.4.2011, p. 2.

⁽³⁾ Ver nota 1.

(9) A Comissão e as autoridades francesas reuniram-se [...]. Tiveram também lugar no decurso do procedimento numerosos contactos telefónicos ⁽⁴⁾ e trocas de mensagens de correio eletrónico. Em 18 de outubro de 2011, as autoridades francesas enviaram uma carta à Comissão em que resumiam os argumentos apresentados no âmbito dos intercâmbios anteriores.

1.2. Contexto processual nacional

(10) No âmbito do processo de recuperação judicial da SeaFrance, iniciado em 30 de junho de 2010, o Tribunal de Comércio de Paris devia pronunciar-se definitivamente, em 25 de outubro de 2011, sobre a liquidação da SeaFrance ou a continuação da atividade da empresa ⁽⁵⁾.

(11) Por outro lado, desde o início do processo de recuperação judicial, as partes interessadas foram autorizadas a apresentar ao administrador judicial propostas tendentes à manutenção da atividade, através de uma alienação total ou parcial da empresa. De acordo com as informações de que a Comissão dispõe, foram apresentadas três propostas: uma proposta conjunta do grupo francês Louis Dreyfus Armateurs e da empresa dinamarquesa DFDS A/S (a seguir designada «DFDS») (a seguir designadas conjuntamente «DFDS-LDA»), uma proposta do sindicato Confédération française démocratique du travail (a seguir designado «CFDT») e uma proposta da SNC Being Bang Immaterial (a seguir designada «Being Bang»).

(12) A DFDS-LDA apresentou uma proposta parcial de retoma dos ativos e do pessoal da SeaFrance pelo valor simbólico de três euros ⁽⁶⁾. Transmitiu uma cópia da proposta à Comissão, para efeitos de informação. Nos termos dessa proposta, a DFDS-LDA manteria apenas 460 trabalhadores (ou seja, menos 200 do que o número proposto no plano de reestruturação alterado) e conservaria o navio de transporte de carga Nord Pas-de-Calais (além dos *car-ferries* mistos Berlioz e Rodin), mas não o *car-ferry* Molière (ao passo que no plano de reestruturação alterado é proposta a venda do navio de transporte de carga Nord Pas-de-Calais e não é prevista a renúncia ao *car-ferry* Molière, mas, pelo contrário, a sua aquisição antecipada).

(13) De acordo com notícias da imprensa, a CFDT apresentou no passado dia 24 de agosto ao Tribunal de Comércio de Paris uma proposta de aquisição da empresa. A CFDT propunha-se conservar os 1 100 trabalhadores atuais. Para tal tencionava adquirir os navios da SeaFrance pelo valor simbólico de um euro e não assumir o passivo da empresa. A CFDT previa obter um crédito bancário garantido no montante mínimo de 50 milhões de EUR e solicitar também aos órgãos de poder regional e local um crédito suplementar de 80 milhões de EUR, a fim de poder fazer face a uma nova crise eventual.

(14) Também de acordo com notícias da imprensa, a Being Bang apresentou igualmente uma proposta de aquisição da SeaFrance cujas modalidades a Comissão desconhece. A Being Bang comunicou à Comissão, a título informativo, uma proposta de aquisição da SeaFrance. Este documento foi recebido pela Comissão após o fim do prazo concedido às partes interessadas para apresentarem as suas observações, que era de 15 dias a contar da data de publicação da decisão de início do procedimento. Em conformidade com a jurisprudência, a Comissão não transmitiu, portanto, essa proposta às autoridades francesas e não a terá em conta para efeitos da presente decisão ⁽⁷⁾.

(15) Nenhuma das propostas referidas nos considerandos (11) a (14) foi transmitida pela França à Comissão. Por consequência, não são objeto da presente decisão.

1.3. Objeto da presente decisão

(16) A presente decisão diz unicamente respeito ao aumento de capital notificado pela França no que se refere à SeaFrance, ou seja, dois empréstimos de 99,8 milhões de EUR e [40-70] milhões de EUR, respetivamente, previstos a favor da Sea France, bem como o auxílio de emergência que a Comissão aprovou em 18 de agosto de 2010.

(17) A presente decisão não abrange nem a prorrogação da convenção de tesouraria concedida pela SNCF à SeaFrance (SA.31331 - 2011/NN), nem o financiamento da SNCF para que a SeaFrance exerça a opção sobre o navio SeaFrance Berlioz (SA.31252 - 2010/NN). A Comissão deu também início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE relativamente a estas duas medidas, em 22 de junho de 2011.

(18) Atendendo à urgência associada ao processo de recuperação judicial (o Tribunal de Comércio de Paris devia pronunciar-se em 25 de outubro de 2011), a presente decisão abrange apenas o auxílio à reestruturação que, de acordo com o plano de reestruturação alterado, consiste numa recapitalização e em dois empréstimos, bem como o auxílio de emergência, autorizado por um período limitado. O processo de análise continua assim em aberto no que se refere à convenção de tesouraria (SA.31331 - 2011/NN) e ao financiamento Berlioz (SA.31252 - 2010/NN).

II. DESCRIÇÃO DO BENEFICIÁRIO

(19) A SeaFrance é uma sociedade anónima de direito francês detida a 100 % pela SNCF Participations S.A., que é também uma sociedade anónima de direito francês, que gere as participações do grupo SNCF e que, por sua vez, é detida igualmente a 100 % pelo estabelecimento público industrial e comercial «Société nationale des chemins de fer français» (a seguir designada «SNCF»).

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ Artigo L. 622-1, primeiro parágrafo, do Código Comercial

⁽⁶⁾ Um euro pelos ativos tangíveis (atividade, navios, «slots», etc.), um euro pelos ativos intangíveis (sistemas informáticos, etc.) e um euro pelas existências.

⁽⁷⁾ Acórdão de 9 de setembro de 2009, Diputación Foral de Álava e Gobierno Vasco/Comissão, T-227/01 a T-229/01, T-265/01, T-266/01 e T-270/01, Col. 2009, p. II-3029, n.ºs 259 a 272.

- (20) A SeaFrance presta serviços de transporte marítimo (carga e passageiro) exclusivamente na ligação Calais-Dover. A sua quota de mercado nessa ligação é a seguinte:

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

(*) Em milhares de passageiros

(**) Em milhares de unidades

- (21) À data de notificação do plano de reestruturação inicial, em fevereiro de 2011, a frota da SeaFrance era constituída pelos seguintes navios:

- três navios de tipo *car-ferry* misto (ou «ro-pax», do inglês «roll-on-roll-off-passenger-ship») com capacidade de transporte de passageiros e carga: o Rodin, o Molière e o Berlioz;
- um navio dedicado exclusivamente ao transporte de carga: o Nord Pas-de-Calais; e
- dois navios não explorados, aguardando a sua cessão, o Cézanne e o Renoir (estes navios foram alienados em julho de 2011).

- (22) No mês de dezembro de 2009, o pessoal permanente da SeaFrance era constituído por 1 550 trabalhadores.

- (23) A SeaFrance efetua o transporte de carga (transporte de camiões) e de passageiros (peões até ao fim de 2008, automóveis, caravanas, motocicletas e autocarros), disponibilizando ainda outros serviços como vendas a bordo⁽⁸⁾ e serviços de câmbio.

III. DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS DE AUXÍLIO

- (24) Em virtude do plano de reestruturação, tal como notificado inicialmente em fevereiro de 2011 (a seguir designado «plano de reestruturação inicial»), o auxílio à reestruturação devia consistir num aumento de capital da SeaFrance no montante de 223 milhões de EUR, a subscrever pelo seu único acionista, a sociedade SNCF Participations SA.

- (25) O plano de reestruturação inicial baseava-se essencialmente nos seguintes elementos:

- uma redução da capacidade, de 6 para 4 navios;
- uma reconfiguração da oferta de travessias que conduziria a uma diminuição de 29,4 % do número de travessias anuais relativamente à configuração inicial da oferta de travessias;
- supressão de 725 postos de trabalho, em termos de equivalentes a tempo inteiro, ou seja, quase metade

dos efetivos em dezembro de 2009, que permitiria regressar a um rácio encargos com pessoal/volume de negócios de 26 % em 2013.

- (26) O plano previa igualmente uma melhoria dos esforços de produtividade no que se refere à atividade de vendas a bordo em função do número de passageiros, uma alteração da gama de restauração, uma redefinição da oferta «*Croisière Bleu marine*», uma revisão da gestão do espaço de garagem, a supressão do transporte de peões individuais (efetiva desde fins de 2008) e a supressão das viagens «*operating mono destination*». Por outro lado, a reestruturação era completada por reduções dos encargos externos: criação de uma direção de compras, para racionalizar os processos de aquisição, e melhoria do controlo interno (lançamento de um projeto de gestão da manutenção assistida por computador, controlo centralizado das existências em terra e a bordo, abertura sistemática de concursos dirigidos aos estaleiros europeus para adjudicação de contratos de imobilização técnica dos navios, redução das despesas de publicidade).

- (27) Nos termos do plano de reestruturação comunicado em 12 de setembro de 2011, o aumento de capital da SeaFrance subscrito pela SNCF ascenderia apenas a 166,3 milhões de EUR.

- (28) Este aumento de capital seria completado por dois empréstimos, de 99,8 milhões de EUR e [40-70] milhões de EUR, respetivamente, o primeiro destinado a financiar a reestruturação propriamente dita da SeaFrance e o segundo em substituição do empréstimo existente relativo ao navio Molière, para antecipar o exercício da opção de compra deste navio (logo no início do ano e não no fim do ano [...]). Este exercício antecipado da opção de compra permitiria que a SeaFrance adquirisse a partir do fim do ano [...] a propriedade plena de um navio de valor estimado em [...] milhões de EUR.

- (29) Estes dois empréstimos seriam concedidos a uma taxa de 6,05 %, por um período de 12 anos e com reembolsos de capital constantes.

- (30) As autoridades francesas justificavam esta taxa de 6,05 %:

1) através da aplicação da Comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização⁽⁹⁾ (a seguir designada «Comunicação sobre as taxas de referência»), tendo em conta um nível elevado de garantias para um nível de notação CCC, ou seja, uma margem de 400 pontos-base; e

2) através da aplicação pela SNCF, a seu pedido, de um método apresentado como «clássico»⁽¹⁰⁾, que conduzia a uma taxa compreendida entre [6,00-6,15] % e [6,00-6,15] %⁽¹¹⁾, baseada:

⁽⁹⁾ JO C 14 du 19.1.2008, p. 6.

⁽¹⁰⁾ A aplicação deste método é apresentada no anexo 5 das observações das autoridades francesas de 12 de setembro de 2011 que alteram o plano de reestruturação inicial.

⁽¹¹⁾ EURIBOR a 12 meses + Margem + Custos de gestão = 2,18 % + [0-5] % + (de [0,00-0,20] % a [0,10 - 0,20] %).

⁽⁸⁾ Serviços de restauração, vendas de produtos como bebidas alcoólicas, tabaco e perfumes.

- na taxa de referência EURIBOR a 12 meses (que em 1 de agosto de 2011 ascendia a 2,18 %);
- numa notação da SeaFrance pela SNCF ao nível BB-, baseada em projeções financeiras abrangendo o período de 2011-2019 e consistindo em 6 rácios, a saber, os rácios «*leverage*»⁽¹²⁾, «*gearing*»⁽¹³⁾, «*equity ratio*»⁽¹⁴⁾, «*interest coverage*»⁽¹⁵⁾, «*liquidity*»⁽¹⁶⁾ e «*profitability*»⁽¹⁷⁾, notados entre [0-5/20] e [15-20/20]; e
- um cálculo da margem (no caso vertente [0-5] %) resultante da combinação da notação BB- e de uma taxa de perda em caso de incumprimento (ou «*Loss Given Default*») compreendida entre [30-40] % e [40-50] %.
- (31) Além das medidas já anunciadas no plano de reestruturação inicial e dos dois empréstimos atrás referidos, eram propostas outras medidas no plano de reestruturação comunicado em 12 de setembro de 2011, a saber:
- alienação de um navio suplementar, o navio de transporte de carga Nord Pas-de-Calais, além dos dois navios Cézanne et Renoir alienados em julho de 2011, em conformidade com o plano de reestruturação inicial;
- uma redução total dos efetivos de 922 trabalhadores (em vez dos 1 550 trabalhadores de dezembro de 2009, ou seja, uma redução de -60 %), situando o rácio massa salarial/volume de negócios em [20-25] %, em 2013, e em [20-25] %, em 2019;
- uma diminuição do número de travessias anuais de 5 830 travessias (ou seja, uma supressão suplementar de 2 352 travessias em relação ao plano de reestruturação inicial), o que representa uma redução de 37,6 % relativamente à oferta de travessias de 2007;
- economias de [1-5] milhões de EUR (supressão das duas agências da SeaFrance estabelecidas em Calais e em Paris, supressão dos *call-centers* existentes na Bélgica e na Alemanha, diminuição das despesas de *marketing*; transferência de todos os serviços para Calais, até ao fim do ano de 2013, supressão da certificação de qualidade do navio de transporte de mercadorias Nord Pas-de-Calais e instalação de um controlo automatizado dos embarques).
- (32) O período de reestruturação definido no plano de reestruturação alterado estendia-se por cinco anos, ou seja, de 2011 à 2015, quando o período previsto no plano de reestruturação inicial se prolongava até 2019.
- (33) Nos termos do plano de reestruturação alterado, as condições para os dois empréstimos concedidos pela SNCF passaram a ser as seguintes:
- os empréstimos são concedidos a uma taxa fixada em 8,55 %⁽¹⁸⁾; a França justifica esta taxa por referência à Comunicação sobre as taxas de referência, tendo em conta um nível normal de garantias para um nível de notação CCC. Por consequência, o nível da margem é fixado em 650 pontos-base;
- a duração dos empréstimos é de 12 anos; o empréstimo de 99,7 milhões de EUR pode ser levantado em 4 frações⁽¹⁹⁾ e o de [40-70] milhões de EUR numa única fração; e
- cada fração deve ser amortizada em prestações anuais iguais, até à amortização total, no final de 2023.
- As outras medidas propostas no plano de reestruturação comunicado em 12 de setembro de 2011 (ver considerando (31) foram retomadas no plano de reestruturação alterado.
- (34) As necessidades de financiamento estimadas que serão necessárias para a execução do plano de reestruturação alterado são as seguintes:
- reembolso da linha de crédito concedida pela SNCF à SeaFrance ([40-70] milhões de EUR);
- reembolso da convenção de tesouraria concluída entre a SNCF e a SeaFrance ([40-70] milhões de EUR);
- meios libertos pela exploração até 2017, com exclusão do plano de salvaguarda do emprego (a seguir designado «PSE»), investimentos e empréstimos existentes ([...] milhões de EUR);
- cobertura dos custos do PSE ([...] milhões de EUR);
- pagamentos ligados aos empréstimos contraídos, nomeadamente os empréstimos Rodin, Berlioz e Molière ([...] milhões de EUR);
- pagamentos ligados aos investimentos, a saber, principalmente os «*scrubbers*» ([...] milhões de EUR);
- necessidades intra-anuais em necessidades de fundo de maneo (NFM) ou ligadas aos imprevistos de exploração ([...] milhões de EUR).

⁽¹²⁾ Corresponde ao rácio «Dívida financeira bruta/EBITDA». O conceito de EBITDA («*Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation*») é semelhante ao conceito de excedente bruto de exploração.

⁽¹³⁾ Rácio «Dívida financeira bruta/Fundos próprios».

⁽¹⁴⁾ Rácio «Fundos próprios/Ativo total».

⁽¹⁵⁾ Rácio «EBITDA/Encargos financeiros líquidos».

⁽¹⁶⁾ Rácio «Net cash x360/Volume de negócios».

⁽¹⁷⁾ Rácio EBITDA/Volume de negócios.

⁽¹⁸⁾ As garantias consistem, no caso do empréstimo de 99,7 milhões de EUR, numa hipoteca de primeira prioridade sobre o Rodin (segundo as autoridades francesas, valor de mercado de [...] milhões de EUR, isento de qualquer ónus) e, no caso do empréstimo de [40-70] milhões de EUR, numa hipoteca sobre o navio Molière (segundo as autoridades francesas, valor de mercado estimado em [...] milhões de EUR).

⁽¹⁹⁾ [...]

- (35) As necessidades de financiamento estimadas que serão necessárias para a execução do plano de reestruturação alterado ascendem no total a [...] milhões de EUR (não incluindo as receitas da alienação):

(em milhões de EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Reembolso de créditos de curto prazo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Meios libertos pela exploração (a partir de dezembro de 2011)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
PSE residual	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagamentos ligados aos empréstimos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pagamentos ligados aos investimentos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Necessidades anuais em NFM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Necessidades de financiamento totais	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

IV. RAZÕES QUE JUSTIFICAM O INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

- (36) A Comissão concluiu que a medida notificada constituía um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e deu início a uma análise aprofundada, devido a dúvidas quanto às perspetivas de restabelecimento da viabilidade a longo prazo da empresa através do plano de reestruturação e a nível da contribuição própria. A Comissão tinha também dúvidas no que se referia ao caráter suficiente das medidas propostas para limitar as distorções da concorrência induzidas pelo auxílio.

V. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

5.1. Observações das partes interessadas que se opõem ao auxílio à reestruturação

5.1.1. Denúncia e observações da P&O

- (37) A P&O comunicou em 29 de julho de 2011 observações sobre a decisão de início do procedimento, que completam a sua denúncia.
- (38) Os argumentos apresentados na denúncia e as observações da P&O são os seguintes:
- ###### 5.1.1.1 Sobre as dificuldades da SeaFrance
- (39) Segundo a P&O, a quota da SeaFrance no mercado em causa ⁽²⁰⁾ teria evoluído de 21 %, em 2006, para 17 %, em 2010, e a taxa de ocupação da empresa teria passado de 63 %, em 2008, para 56 % e 58 %, respetivamente, em 2009 e 2010, ou seja, para um nível não viável.
- (40) A P&O alega que os prejuízos da SeaFrance são há vários anos muito superiores aos lucros (prejuízos líquidos de 120 milhões de EUR nesse período), o que significa que a SeaFrance só daqui a muito tempo poderia proporcionar um retorno do investimento aos seus acionistas/investidores.

Ano	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lucros/prejuízos da 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

(*) Em milhões de EUR.

Fonte: Observações da P&O.

⁽²⁰⁾ Segundo a P&O, o mercado em causa seria o da travessia marítima curta (ou seja, entre Dover e a França) de transporte de passageiros e carga («Short French Sea tourist and freight market»).

(41) Dado que a maior parte dos *car-ferries* da SeaFrance são «*ro-pax*» (navios mistos com capacidade de transporte conjunto de passageiros e carga) e que a atividade «passageiros» é muito sazonal, era essencial que a SeaFrance não alienasse a sua clientela do setor do transporte de carga, serviço que deverá ser assegurado todo o ano de modo fiável e contínuo.

(42) Ora, segundo a P&O, no que se refere à atividade de transporte de carga, o valor do *goodwill*, a reputação e a quota de mercado da SeaFrance teriam regredido de forma significativa, nomeadamente devido a interrupções frequentes do serviço (greves, etc.), ao facto de as dificuldades da SeaFrance serem conhecidas no mercado e ao desarmamento do navio de transporte de carga Nord Pas-de-Calais (manter um navio desarmado é dispendioso, segundo a P&O, que refere ainda que o desarmamento dos navios Cézanne e Renoir no porto de Dunquerque custaria no mínimo 1,09 milhões de EUR ou mesmo 2,4 milhões de EUR).

5.1.1.2 Sobre a compatibilidade do auxílio

(43) A P&O fornece dados numéricos destinados a demonstrar que o mercado em causa regista uma capacidade excedentária estrutural a longo prazo. Ora nos termos do ponto 8 da comunicação da Comissão «Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade»⁽²¹⁾ (a seguir designadas «Orientações»), «não se justificaria manter artificialmente em funcionamento uma empresa num setor com capacidade excedentária estrutural a longo prazo ou quando esta só poderá sobreviver graças a intervenções repetidas do Estado».

5.1.1.3 Sobre as causas das dificuldades da SeaFrance

(44) As causas das dificuldades da SeaFrance seriam as seguintes:

— excesso de pessoal, salários demasiado elevados, navios inadequados para o mercado em causa;

— a direção não seria suficientemente independente do Estado e do poder social para gerir eficazmente a empresa em função do mercado;

— incapacidade de adaptação a três novas componentes do mercado: aumento dos preços do combustível, tendência do mercado para a recessão e pressão concorrencial do Eurotúnel.

(45) Finalmente, segundo a P&O, é muito elucidativo o facto de a SeaFrance, que esteve à venda durante um período de mais de três anos, não ter conseguido atrair um comprador.

5.1.1.4 Sobre a dificuldade relacionada com o restabelecimento da viabilidade a longo prazo

(46) Para explicar a dificuldade relacionada com o restabelecimento da viabilidade a longo prazo da SeaFrance, a

P&O retoma em sustância os argumentos expostos anteriormente sobre, nomeadamente, as quotas de mercado da SeaFrance, as suas taxas de ocupação e o seu caráter de empresa em dificuldade.

5.1.1.5 Sobre o caráter inadequado das medidas internas de reestruturação

(47) A única medida substancial proposta pela SeaFrance no plano de reestruturação inicial consistiria na redução dos efetivos de pessoal, mas os salários continuariam a ser demasiado elevados (rácio custos salariais/volume de negócios de 26 %, a comparar com 15 % no caso da P&O). Mesmo no caso de uma redução suplementar de 200 pessoas, o rácio seria de cerca de 22 %.

(48) O desarmamento dos navios Manet, Cézanne e Renoir em nada teria contribuído para melhorar os resultados (prejuízos) de 2008, 2009 e 2010 e o desarmamento previsto do navio Nord Pas-de-Calais não melhoraria significativamente a situação da SeaFrance, nomeadamente devido ao custo de manutenção de um navio desarmado (1,8 milhões de EUR por ano).

(49) A redução do número de travessias alegada pela SeaFrance seria enganadora, pois seria apenas de 10 % e resultaria da alteração da frota (substituição dos navios Cézanne e Renoir por um navio maior, o Molière). O desarmamento do navio Nord Pas-de-Calais contribuiria apenas para uma redução suplementar da capacidade de 7 %.

(50) As propostas de melhoria das vendas a bordo, dos restaurantes, da subcontratação e do controlo das despesas de publicidade constituiriam apenas uma prática empresarial normal, semelhante à de todos os concorrentes da SeaFrance.

(51) Nenhuma das medidas propostas daria resposta às três novas componentes do mercado (recessão, preços do combustível, concorrência do Eurotúnel) e às variações das taxas de câmbio.

5.1.1.6 Sobre as previsões de mercado em que se baseia a SeaFrance

(52) A P&O sublinha que, de acordo com o plano de reestruturação da SeaFrance, esta prevê um aumento espetacular das suas taxas de ocupação (de 58 % para 80 %), com base num crescimento rápido da procura e/ou num aumento importante da sua quota de mercado.

(53) Ora as previsões da SeaFrance não corresponderiam de modo alguma às da P&O ou à evolução da quota de mercado da SeaFrance, que desceu de 21 %, em 2006, para 17 %, em 2010. A qualidade da oferta à clientela do setor do transporte de carga deveria ressentir-se do desarmamento do navio de transporte de carga Nord Pas-de-Calais e uma parte da clientela poderia recorrer ao Eurotúnel em períodos de afluência, em que a SeaFrance teria falta de capacidade.

⁽²¹⁾ JO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

(54) O facto de as medidas de auxílio só começarem a produzir efeitos a partir do ano de 2016, mas só permitirem assegurar a viabilidade a longo prazo a partir de 2019, não seria conforme com o ponto 35 das Orientações, nos termos do qual o plano de reestruturação deve ter uma duração «o mais reduzida possível» e «permitir restabelecer num período razoável a viabilidade a longo prazo da empresa». O desarmamento do navio Nord Pas-de-Calais e as supressões de postos de trabalho suplementares não melhorariam de forma significativa a situação da SeaFrance: a empresa economizaria 6 milhões de EUR em custos salariais e 7 milhões de EUR em custos relacionados com os navios (ou seja, 13 milhões de EUR, no total). A P&O estima, porém, que a SeaFrance perderia 50 000 unidades de carga, ou seja, 5-6 milhões de EUR de receitas de transporte de carga, e que o desarmamento do navio de transporte de carga Nord Pas-de-Calais custaria 1,8 milhões de EUR por ano, na ausência de um comprador.

5.1.1.7 Sobre as medidas compensatórias

(55) As medidas compensatórias devem complementar as medidas destinadas a restabelecer a viabilidade, constituindo, portanto, medidas distintas destas últimas. Ora, segundo as autoridades francesas e a decisão de início do procedimento, todas as medidas pretensamente compensatórias são necessárias para o restabelecimento da viabilidade da empresa. Portanto, segundo a P&O, não existem medidas compensatórias.

5.1.1.8 Sobre a contribuição própria

(56) Segundo a P&O, o desarmamento do navio Manet, em 2008, e o dos navios Cézanne e Renoir não poderiam ser considerados como uma contribuição, pois esses desarmamentos tiveram lugar muito antes da notificação da reestruturação e o valor desses navios é mínimo em comparação com o montante total dos auxílios estatais, ou seja, 400 milhões de EUR, segundo a P&O. As autoridades francesas não teriam proposto que a venda do navio de transporte de carga Nord Pas-de-Calais fosse considerada como uma contribuição própria e o valor deste navio, estimado em 12 milhões de EUR, seria insignificante relativamente ao montante total dos auxílios estatais.

(57) A P&O sugere a venda e a locação subsequente («*sale and lease-back*») dos navios da SeaFrance a título de contribuição própria.

5.1.1.9 Sobre as condições de concessão do auxílio

(58) A P&O sugere que a reestruturação da SeaFrance seja sujeita às seguintes condições, para além das alterações destinadas a corrigir as insuficiências e os problemas referidos:

- venda e locação subsequente dos navios mistos de que a SeaFrance é proprietária a 100 %;
- transparência dos custos relacionados com os principais ativos da SeaFrance (nomeadamente a locação dos navios);

— durante o período de reestruturação:

- compromisso de não vender com prejuízo;
- compromisso de não aumentar a frota (para além dos três navios mistos existentes);
- compromisso de limitar a capacidade e a frequência das travessias de *ferries* mistos;
- compromisso de a França/SNCF não concederem mais auxílios;
- compromisso de a França/SNCF elaborarem um relatório demonstrando de modo verificável que a SeaFrance respeita o plano de reestruturação.

(59) Em suma, a P&O solicitou à Comissão que não aprovasse o auxílio à reestruturação.

5.1.2. Observações do Eurotunnel

(60) Em 29 de julho de 2011, o grupo Eurotunnel S.A. (a seguir designado «Eurotunnel») comunicou à Comissão as suas observações sobre a decisão de início do procedimento.

(61) O Eurotunnel tem dúvidas quanto à viabilidade do aumento das taxas de ocupação previstas pela SeaFrance. Efetivamente, o Eurotunnel considera que existe já há muitos anos excesso de capacidade no estreito. A capacidade do túnel sob a Mancha é apenas utilizada a 57 % e os *ferries* investiram em navios de muito grande capacidade, aumentando assim uma oferta que era já excedentária. Por outro lado, o Eurotunnel é de opinião que a redução da frota da SeaFrance de 6 para 4 navios não permitirá um reequilíbrio do mercado da travessia da Mancha. De resto, em janeiro e fevereiro de 2011 a SeaFrance funcionou apenas com dois navios, sem que o seu tráfego global tivesse diminuído. As taxas de ocupação de 80 % para o período de 2011-2019 são, portanto, irrealistas. De acordo com as estimativas do Eurotunnel, para tal seria necessário que o tráfego da SeaFrance aumentasse 25 %. Com base em artigos da imprensa: «[...] pour récupérer ces trafics nous avons dû baisser nos prix»⁽²²⁾ (para recuperar esse nível de tráfego tivemos de baixar os preços), o Eurotunnel acusa assim a SeaFrance de travar há muito tempo uma guerra de preços.

(62) Finalmente, o Eurotunnel considera que não é pertinente comparar as taxas de carregamento dos *ropax* e dos comboios que circulam no túnel sob a Mancha, pois estes últimos não são mistos e não permitem uma adaptação em tempo real à procura de transporte.

(63) No que se refere a ter em conta a sobretaxa sobre os combustíveis, o Eurotunnel afirma que a SeaFrance só fatura aos seus clientes uma parte dessa sobretaxa, ou seja, 8,11 EUR por travessia, em comparação com 11,62 EUR para a P&O e 14,73 EUR para a DFDS. As perdas de receitas para a SeaFrance seriam assim de 1,2 milhões de EUR desde o início do ano de 2011.

⁽²²⁾ «Nord Littoral» de 9 de abril de 2010 (p. 10).

(64) No que se refere à supressão de cerca de 50 % dos postos de trabalho, essa redução dos efetivos deve ser relativizada, segundo o Eurotunnel, pois uma parte desses trabalhadores têm a possibilidade de ser reintegrados no grupo SNCF e, portanto, a redução dos efetivos teve pouco impacto no saldo líquido para a bacia de emprego da região.

(65) Finalmente, o Eurotunnel conclui que o plano de reestruturação não só é insuficiente, como não corresponde a um investimento prudente.

5.1.3. Observações da DFDS

(66) Par carta de 29 de julho de 2011, a DFDS comunicou as suas observações à Comissão.

(67) A DFDS tem dúvidas quanto à capacidade de a SeaFrance recuperar a viabilidade económica a longo prazo, devido à insuficiência das medidas de reestruturação, tendo em conta a situação financeira atual da empresa. A DFDS receia os efeitos destas novas medidas de auxílio para a concorrência no mercado em causa.

(68) Por mensagem de correio eletrónico enviada em 23 de setembro de 2011, a DFDS transmitiu à Comissão observações sobre o plano de reestruturação da SeaFrance.

(69) Este documento foi recebido pela Comissão fora do prazo em que as partes interessadas podiam apresentar as suas observações, a saber, 15 dias a contar da data de publicação da decisão de início do procedimento. Além disso, não contribui com novos elementos. Em conformidade com a jurisprudência, a Comissão não o transmitiu, portanto, às autoridades francesas e não o terá em conta para efeitos da presente decisão ⁽²³⁾.

5.1.4. Observações da CLdN

(70) Em 29 de julho de 2011, o grupo CLdN (a seguir designado «CLdN») comunicou as suas observações à Comissão.

(71) A CLdN é uma empresa de transportes sediada no Luxemburgo que exerce a sua atividade de transporte de carga em navios («roll-on/roll-off» ou «roro») ou por *ro-pax*, na Mancha e no mar do Norte, entre a Bélgica e os Países Baixos, por um lado, e o Reino Unido, a Irlanda, a Suécia e a Dinamarca, por outro.

(72) A CLdN considera-se como uma empresa concorrente da SeaFrance que seria muito afetada pelas consequências negativas das medidas executadas pela SNCF em benefício da sua filial SeaFrance, devido à proximidade geográfica das linhas exploradas pela CLdN, a saber, Ipswich - Roterdão e Purfleet - Zeebrugge.

(73) A CLdN considera, efetivamente, que as medidas executadas terão muito provavelmente consequências anticoncorrenciais para o setor do transporte de carga, não só na linha Calais-Dover, mas também nas linhas vizinhas entre o Reino Unido e a Bélgica. Considera que os efeitos

negativos dessas medidas não são suficientemente compensados pelas medidas compensatórias e pela contribuição própria propostas no plano de reestruturação. Pelo contrário, essas medidas limitar-se-iam a manter no mercado uma empresa em dificuldade, incapaz de reduzir os seus custos de base, e permitir-lhe-iam aumentar a sua capacidade num mercado cuja capacidade é já excedentária.

(74) Segundo a CLdN, as medidas em causa reduzirão a viabilidade dos concorrentes existentes, mantendo no mercado capacidades de transporte que normalmente deveriam desaparecer. Não seria realista esperar que a SeaFrance poderá atingir uma taxa de ocupação de 80 %, a menos que utilize os auxílios para reduzir agressivamente os preços e conquistar quota de mercado à custa dos concorrentes. Ora essa estratégia não seria economicamente sustentável para a SeaFrance, a médio ou longo prazo, e prejudicaria os seus concorrentes diretos, a saber, a P&O e o Eurotunnel, que operam na mesma linha Calais-Dover, mas também, a mais longo prazo, a CLdN.

(75) Finalmente, a CLdN sublinha a insuficiência das reduções de pessoal previstas no plano de reestruturação (que estariam longe de permitir que a SeaFrance se aproximasse do rácio encargos com pessoal/volume de negócios dos seus concorrentes) e o facto de os custos de despedimento serem reduzidos em comparação com os de uma reestruturação clássica, pois numerosos trabalhadores da SeaFrance serão reintegrados na SNCF.

(76) A CLdN deseja, por consequência, que a Comissão Europeia tome uma decisão negativa.

5.2. Observações das partes interessadas favoráveis ao auxílio à reestruturação

5.2.1. Observações da SNCF

(77) Em 29 de julho de 2011, a SNCF comunicou observações à Comissão que correspondem às observações apresentadas pelas autoridades francesas (ver secção VI).

5.2.2. Observações de um operador económico que quis manter o anonimato

(78) Em 30 de julho de 2011, um operador económico que quis manter o anonimato comunicou as suas observações à Comissão.

(79) Em primeiro lugar, recorda as principais características do mercado da travessia da Mancha, concluindo que a concorrência acrescida entre os armadores e o Eurotunnel, a inflação do preço do combustível e a volatilidade do câmbio da libra esterlina causaram dificuldades à SeaFrance, mas ameaçam também a viabilidade a longo prazo da P&O e da DFDS.

(80) O operador em causa considera que as dificuldades da SeaFrance são principalmente de carácter estrutural (coeficiente de emprego demasiado elevado e organização demasiado rígida), mas que uma recapitalização, combinada com a reestruturação da SeaFrance e a manutenção de uma frota de 4 navios, permitiria garantir a viabilidade a longo prazo da empresa.

⁽²³⁾ Acórdão de 9 de setembro de 2009, Diputación Foral de Álava e Gobierno Vasco/Comissão, T-227/01 a T-229/01, T-265/01, T-266/01 e T-270/01, Col. 2009, p. II-3029, n.ºs 259 a 272.

(81) O operador considera que o desaparecimento da SeaFrance daria origem na prática a um duopólio entre o Eurotunnel e a P&O. Ora, muitos transportadores rodoviários trabalham com pelo menos dois armadores, para garantir a flexibilidade dos horários e a rentabilidade dos seus camiões.

(82) Segundo o operador em questão, se a SeaFrance desaparecesse, a capacidade dos outros dois armadores não seria suficiente para garantir o tráfego no estreito. Segundo o operador que quis manter o anonimato, o Eurotunnel teria quase atingido a sua capacidade máxima e, portanto, só poderia absorver uma pequena parte do tráfego da SeaFrance. «La surcapacité dans le Déroit que l'on observe aujourd'hui est [...] très relative et ne devrait pas constituer un problème sérieux» (A capacidade excedentária que se observa atualmente no estreito é [...] muito relativa e não deverá constituir um problema sério), pois quando surge um problema num armador ou nos portos, esse problema traduz-se numa congestão dos portos de Calais, Dover e Dunquerque.

(83) Por outro lado, um único navio de transporte de carga, explorado pela P&O, a operar no estreito não garantiria a capacidade de transporte necessária e causaria uma distorção do mercado a favor da P&O, que deteria assim o monopólio do transporte de produtos perigosos.

(84) Segundo o operador em causa, a P&O está na origem da degradação dos preços e, na sua opinião, a viabilidade da SeaFrance poderia ser restabelecida, devido à qualidade da gestão da empresa (qualidade da cooperação com os seus agentes), à sua frota moderna e apta a funcionar durante pelo menos dez anos e à forte motivação do seu pessoal.

5.2.3. Observações das empresas de transporte rodoviário

(85) Por cartas de 26, 27 e 28 de julho de 2011, cinco empresas de transporte rodoviário e associações representativas do setor (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carna Transport Ltd e Road Haulage association international group) comunicaram as suas observações à Comissão.

(86) Estas cinco empresas e associações manifestavam a sua preocupação em caso de desaparecimento da SeaFrance. Segundo elas, o desaparecimento da SeaFrance criaria, por um lado, um oligopólio no mercado dos transportes de travessia da Mancha que teria por consequência uma redução da qualidade dos serviços e um aumento dos preços e, por outro lado, riscos relacionados com a capacidade dos operadores que permaneceriam no mercado para fazer face ao volume de carga, nomeadamente em caso de impedimento de um deles.

(87) Caso a SeaFrance fosse obrigada a separar-se do seu navio de transporte de carga Nord Pas-de-Calais, temiam também o aparecimento de um monopólio de facto do transporte de produtos perigosos, que não pode ser efetuado através do túnel ou em *ferry* misto, a favor da P&O.

5.2.4. Observações de operadores turísticos e agências de viagens

(88) Numerosas agências de viagens e operadores turísticos manifestaram a sua preocupação em caso de eventual desaparecimento da SeaFrance (ver lista no quadro que consta do presente considerando):

Data das observações	Nome das partes interessadas
26.7.2011	4 observações distintas: 1) R&T Tours; 2) Sports Tours Ltd; 3) TM Ski&Travel Ltd; 4) International Sport & Leisure
27.7.2011	5 observações distintas: 1) Broadway Tours; 2) Gemini Travel; 3) DE Vere Travel Group; 4) Adaptable Travel; 5) Gower Tours Ltd
28.7.2011	2 observações distintas: Angling Lines Ltd; Acorn Ventures Ltd
29.7.2011	Bartletts Battlefield Journeys Ltd

(89) Na sua opinião, o desaparecimento da SeaFrance levaria, por um lado, ao aparecimento de um oligopólio no mercado dos transportes de travessia da Mancha que teria por consequência uma redução da qualidade dos serviços e um aumento dos preços e, por outro lado, criaria riscos relacionados com a capacidade dos operadores que permaneceriam no mercado para fazer face ao volume de passageiros, nomeadamente em caso de impedimento de um deles.

5.2.5. Observações da Câmara de Comércio e Indústria da Côte d'Opale

(90) Par carta de 29 de julho de 2011, a Câmara de Comércio e Indústria da Côte d'Opale (a seguir designada «CCI») comunicou as suas observações à Comissão. A CCI específica que é um estabelecimento público responsável por contribuir para o desenvolvimento económico, a atratividade e o apoio às empresas da região Nord Pas-de-Calais. A CCI é também o concessionário do porto de Calais e, a esse título, explora o porto.

(91) Antes de mais, a CCI recorda o papel central desempenhado pela SeaFrance no desenvolvimento do porto de Calais. A SeaFrance empregava 1 600 pessoas no final de 2008, a maior parte das quais residia na região Nord Pas-de-Calais. Contribuiu também para as receitas cobradas pelo porto de Calais pelos serviços prestados aos navios e às mercadorias. A SeaFrance era igualmente em 2008 o principal comprador de produtos/serviços não portuários, que representavam anualmente 130 milhões de EUR em fornecimentos, serviços, consumíveis, reparações e manutenção, cerca de 36 % dos quais na região Nord Pas-de-Calais. A CCI acrescenta que o porto de Calais tem um papel preponderante no desenvolvimento económico do Pas-de-Calais.

(92) Segundo a CCI, o desaparecimento da SeaFrance afetaria significativamente o desenvolvimento do porto de Calais, em consequência da supressão de postos de trabalho e das receitas geradas direta e indiretamente pela empresa. A região Nord Pas-de-Calais validou também a execução do projeto «Port 2015», que prevê a ampliação do porto, a construção de uma nova bacia e a melhoria das estruturas existentes. Este projeto baseia-se em previsões de atividade que correm o risco de ser muito afetadas em caso de desaparecimento da SeaFrance.

(93) Por outro lado, a CCI receia que, caso a SeaFrance viesse a desaparecer, pudesse surgir um duopólio Eurotunnel-P&O que teria um impacto negativo nos preços e nos serviços.

(94) A CCI conclui que a manutenção da atividade da SeaFrance é necessária no contexto concorrencial atual, tanto mais que as previsões de tráfego estão em alta, nomeadamente no que se refere ao transporte de carga.

5.2.6. Observações do sindicato CFDT

(95) Par carta de 29 de julho de 2011, o *Syndicat Maritime Nord* (a seguir designado «SMN»), filiado na CFDT, comunicou as suas observações à Comissão.

(96) O SMN começa por sublinhar que, desde a sua criação em 1996, a SeaFrance nunca foi recapitalizada pelo seu único acionista, a SNCF. A SeaFrance financiou assim a renovação da sua frota com os seus recursos próprios, o que afetou fortemente a situação de tesouraria da empresa.

(97) O SMN recorda igualmente as disparidades existentes entre a legislação social britânica e a legislação francesa (duração de trabalho mais prolongada no Reino Unido, não compensada inteiramente pelo facto de as tripulações em França serem menos numerosas). O SMN insiste em que a SeaFrance, devido a esse rácio encargos com pessoal/volume de negócios, não tende a praticar uma política de preços baixos, compensando esse facto através da qualidade dos serviços prestados. Recorda também que, dado que as quotas de mercado da SeaFrance são

muito inferiores às dos líderes de mercado, tanto no setor do transporte de carga, como no do transporte de passageiros, a SeaFrance tem pouco impacto nos níveis tarifários.

(98) O SMN considera que os impactos negativos da descida do câmbio da libra esterlina se continuam a atenuar, pois as despesas, nomeadamente as despesas técnicas, são denominadas o mais frequentemente possível em libras esterlinas.

(99) O SMN considera que, desde 2009, a SeaFrance já reduziu fortemente o número de travessias e a capacidade de transporte (-30 % em frequência e -25 % em volume) e que com os quatro navios atualmente em atividade a SeaFrance atingiu a dimensão mínima que lhe permite manter uma frequência de rotação suficiente para ser credível.

(100) O SMN recorda finalmente que os trabalhadores da SeaFrance não compreenderiam que a Comissão não tivesse em conta as consequências da execução das reestruturações sucessivas, tanto no plano das condições de trabalho, como no do emprego na SeaFrance, mas também na bacia de emprego de Calais, que é uma das que tem sido mais afetadas negativamente em França.

VI. OBSERVAÇÕES DA FRANÇA

6.1 Observações sobre as razões das dificuldades da SeaFrance em geral

(101) No que respeita às dificuldades da SeaFrance, as autoridades francesas referem que os elementos comunicados pela P&O são em grande medida incorrectos e que, ao contrário dos resultados da SeaFrance tal como são apresentados pela P&O, que contém erros relativamente aos anos de 2002, 2004, 2005 et 2006 (ver considerando 40), os prejuízos acumulados da SeaFrance entre 1996 e 2010 ascendem a -151,4 milhões de EUR, e não a -169 milhões de EUR. As autoridades francesas comunicaram o quadro que se segue, corrigindo os erros que constam do quadro apresentado pela P&O na sua denúncia:

Ano	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lucros/prejuízos da 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

(*) Em milhões de EUR.

(102) As autoridades francesas contestam as razões das dificuldades da SeaFrance evocadas pela P&O, a saber, que o valor do *goodwill*, a reputação e a quota de mercado da SeaFrance no setor do transporte de carga teriam regredido de forma significativa, nomeadamente devido a interrupções frequentes do serviço (greves, etc.) e ao facto de as dificuldades da SeaFrance serem conhecidas no mercado (ver considerando (42)). Contrapõem-lhes as observações dos clientes da SeaFrance, que sublinham a qualidade dos serviços prestados pela empresa e os progressos realizados nestes últimos anos no sentido de melhorar a qualidade dos serviços prestados (ver considerando (85) a (89)).

(103) Em resposta ao argumento dos concorrentes da SeaFrance segundo o qual o quadro de efetivos da empresa estaria sobredimensionado, as autoridades francesas recordam que a SeaFrance procedeu a uma redução importante dos efetivos, na sequência da qual foram suprimidos perto de 725 postos de trabalho, uma medida drástica que deverá permitir uma redução do rácio encargos com pessoal/volume de negócios para 26 %, em 2013. Este rácio seria ainda ligeiramente mais elevado do que os do Eurotunnel e da Irish Ferries. Contudo, as atividades da SeaFrance diferem sensivelmente, em termos de execução, das do gestor do túnel sob a Mancha, cujo rácio era de 22,5 %, em 2010, e não é possível, no

contexto do pavilhão francês, que a SeaFrance consiga obter um rácio tão baixo como o da Irish Ferries, cujos navios arvoram pavilhão cipriota. As autoridades francesas consideram que, tendo em conta o esforço considerável realizado pela SeaFrance em matéria de supressão de postos de trabalho, o rácio encargos com pessoal/volume de negócios de 26 % é suficiente e permite que a SeaFrance seja competitiva. Especificam que o nível dos salários pagos pela SeaFrance decorre da legislação social francesa, que protege mais os trabalhadores do que a dos Estados onde estão sedeados os seus concorrentes, nomeadamente a do Reino Unido, principalmente no que se refere ao salário mínimo.

- (104) A frota da SeaFrance, tal como definida no plano de reestruturação, não seria inadequada. Pelo contrário, foi construída especificamente para a rota Calais/Dover, à exceção do navio Molière, que foi objeto de trabalhos de conversão, para ser adaptado ao transporte marítimo no mar do Norte. Quanto ao argumento da P&O segundo o qual a direção da SeaFrance não seria suficientemente independente do Estado e do poder social para gerir eficazmente a empresa, as autoridades francesas consideram que se trata de uma afirmação que não se baseia em nenhum elemento de prova.

6.2 Observações sobre a situação concorrencial no mercado Dover/Calais

- (105) As autoridades francesas contestam as alegações da P&O, do Eurotunnel e da CLdN relativas à capacidade excedentária estrutural do mercado. Segundo essas autoridades, a capacidade excedentária decorre em grande medida de razões conjunturais (nomeadamente a crise económica, que provocou uma redução do tráfego de transporte de carga e a subida da taxa de câmbio da libra). Com base nas previsões de crescimento estabelecidas antes da crise, alguns operadores terão aumentado a sua capacidade, mas o crescimento previsto não se viria a concretizar, devido à recessão económica. As autoridades francesas referem as análises de mercado efetuadas pelo «Dover Harbour Board» em 2005 ⁽²⁴⁾ e 2008 ⁽²⁵⁾, que apontavam para o crescimento a longo prazo dos volumes de carga transportada.
- (106) A França considera que as preocupações expressas por certos clientes da SeaFrance relacionadas com a criação de um monopólio do transporte de produtos perigosos no trajeto Calais/Dover a favor da P&O (ver considerandos (83) e (87)) não se justificam. Efetivamente, não existe nenhuma regulamentação nacional ou internacional que proíba o transporte de produtos perigosos nos *car-ferries* e a SeaFrance poderia efetuar esse transporte em travessias com um pequeno número de passageiros como, por exemplo, algumas travessias noturnas.

6.3 Observações sobre a compatibilidade do auxílio à reestruturação

- (107) No que se refere à compatibilidade das medidas notificadas no âmbito do plano de reestruturação, as autoridades francesas deram as seguintes respostas às dúvidas expres-

as pela Comissão relativamente ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo através do plano de reestruturação, à prevenção de distorções excessivas da concorrência e à contribuição própria da SeaFrance para o plano de reestruturação.

6.3.1 Sobre o restabelecimento da viabilidade a longo prazo e o plano de reestruturação

- (108) As autoridades francesas justificam a previsão de que os coeficientes de ocupação dos próximos anos serão superiores aos verificados no passado, referindo que entrou em funcionamento a partir de 2006 um novo sistema de informação que permite otimizar e racionalizar a ocupação dos navios. Segundo essas autoridades, o sistema permitiu, nomeadamente, identificar as travessias de baixa rentabilidade e retirá-las da oferta da SeaFrance. Por outro lado, as autoridades francesas insistem no facto de, entre 2000 e 2007, o período tido em conta pela Comissão, a atividade operacional da SeaFrance estar organizada sob a forma de trajetos pendulares, independentemente da intensidade da procura.
- (109) As autoridades francesas justificam também as taxas de ocupação mais baixas dos concorrentes da SeaFrance atribuindo-as às modalidades de funcionamento adotadas por estes últimos. Segundo essas autoridades, a P&O dispunha de um número importante de navios e de uma oferta de tipo «trajetos pendulares» que influenciava no sentido da baixa taxa de ocupação. Quando à DFDS, a especialização dos navios da empresa obstava a uma otimização dos carregamentos, em função da respetiva rentabilidade. Por outro lado, devido à duração das suas travessias, a DFDS era obrigada a disponibilizar uma oferta pendular em períodos longos. Finalmente, a capacidade importante dos navios da empresa influenciava automaticamente de forma negativa as taxas médias de ocupação da DFDS, devido às travessias de baixa procura.
- (110) As autoridades francesas reagiram às dúvidas da Comissão e às observações de terceiros no que se refere à necessidade de ter em conta os riscos (custos do combustível, depreciação da libra esterlina) na avaliação da credibilidade do plano de reestruturação. Sublinham, antes de mais, que a política de cobertura financeira, sob a forma de contratos de câmbio, será retomada pela SeaFrance assim que o processo de recuperação judicial da empresa for concluído. Explicam depois que a empresa aplica um «Bunker Adjustment Factor» (fator de compensação do aumento dos preços do combustível, a seguir designado «BAF») que cobre cerca de 40 % dos sobrecustos relacionados com o aumento dos preços do combustível para além de 285 EUR/tonelada e que, depois de 2015, o BAF será completado por uma nova sobretaxa, tendo em conta a obrigação de consumir combustível com um teor de enxofre de 0,1 %.
- (111) No que se refere à depreciação da libra esterlina, as autoridades francesas especificam, antes de mais, que a política de cobertura de uma parte dos saldos mensais em libras esterlinas através de vendas a prazo, baseadas na taxa de câmbio do orçamento, que fora interrompida devido ao processo de recuperação judicial, será novamente aplicada após o termo desse processo. [...]

⁽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) No que se refere às outras medidas mencionadas no considerando 96 da decisão de início do procedimento, as autoridades francesas referem que os efeitos das mesmas não foram tidos em conta no plano de atividades porque são dificilmente quantificáveis. Contudo, essas medidas seriam suscetíveis de gerar economias.
- (113) Finalmente, as autoridades francesas recordam que o rácio encargos com pessoal/volume de negócios deveria evoluir de [20-25] %, em 2012, para [20-25] %, em 2019, aproximando-se assim dos rácios dos concorrentes da SeaFrance.

6.3.2 Sobre a prevenção das distorções excessivas da concorrência

- (114) No que se refere à prevenção das distorções excessivas da concorrência, as autoridades francesas confirmam que a alienação dos dois navios, Renoir e Cézanne, se realizou efetivamente em 7 de julho de 2011, ao preço de [0-10] milhões de USD ([0-10] milhões de EUR).

6.3.3 Sobre a contribuição própria da SeaFrance para o plano de reestruturação

- (115) Segundo as autoridades francesas, uma primeira parte da contribuição própria da SeaFrance para o plano de reestruturação consiste nas receitas da venda dos navios Renoir e Cézanne, bem como nas receitas previstas da alienação do navio Nord Pas-de-Calais.
- (116) As autoridades francesas consideram, além disso, que os dois empréstimos descritos nos considerandos (28) a (33) não incluem de elementos de auxílio estatal e que o empréstimo de 99,8 milhões de EUR deve ser considerado como uma contribuição própria. Segundo as autoridades francesas, para avaliar se existe auxílio, a Comissão deve basear-se exclusivamente na comunicação sobre as taxas de referência. Observam que a Comissão aplicou essa comunicação na sua decisão de início do procedimento relativa ao empréstimo concedido à ČSA – Czech Airlines pela entidade pública Osinek⁽²⁶⁾ e na sua decisão relativa aos empréstimos concedidos pelo banco húngaro de desenvolvimento a favor do produtor húngaro de fertilizantes Péti Nitrogénművek⁽²⁷⁾. Consideram que, pelos motivos referidos nos considerandos (28) a (33), os dois empréstimos não constituem um auxílio.

VII. APRECIACÃO DAS MEDIDAS DE AUXÍLIO

7.1. Existência de um auxílio

- (117) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, «são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de

recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».

- (118) A qualificação de uma medida como auxílio estatal pressupõe que sejam preenchidas cumulativamente as seguintes condições: 1) que a medida em questão confira uma vantagem; 2) que essa vantagem seja concedida através de recursos estatais; 3) que essa vantagem seja seletiva; e 4) que a medida em causa falseie ou ameace falsear a concorrência e seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros⁽²⁸⁾.

- (119) A presente decisão abrange três medidas de auxílio estatal: a recapitalização e os dois empréstimos descritos nos considerandos 28 a 33.

7.1.1. Recapitalização da SeaFrance

- (120) As próprias autoridades francesas consideram na sua notificação que o aumento de capital de que beneficiou a SeaFrance constitui um auxílio estatal. Através da sua notificação, as autoridades francesas admitem que a medida de recapitalização é imputável ao Estado e confere uma vantagem seletiva a uma única empresa, a SeaFrance.

- (121) No que se refere à existência de uma vantagem, a Comissão considera que, pelas razões que serão explicadas na secção 7.2.1., a SeaFrance constitui uma empresa em dificuldade. Atendendo à sua situação muito degradada e ao facto de ter sido submetida a um processo de recuperação judicial, a empresa não estaria em posição de executar o seu plano de reestruturação e de fazer face às suas necessidades de tesouraria. Nessas condições, um operador privado não teria investido capital na empresa. Além disso, as autoridades francesas nem sequer tentaram demonstrar que o rendimento esperado corresponde ao que seria exigido por um investidor privado. A medida constitui, portanto, uma vantagem seletiva, uma vez que beneficia apenas a SeaFrance. O auxílio é concedido com recursos públicos, uma vez que a SNCF é uma empresa pública, e é imputável ao Estado.

- (122) No que se refere aos efeitos a nível da concorrência e ao facto de as trocas comerciais serem afectadas na União, recorde-se que, de acordo com uma jurisprudência constante, quando uma empresa atua num setor onde se verifica uma concorrência efetiva da parte de produtores de diversos Estados-Membros, qualquer auxílio de que beneficie da parte dos poderes públicos é suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros e de atentar contra a concorrência, na medida em que a sua manutenção no mercado impede os concorrentes de aumentar a sua parte de mercado⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ Decisão de 24 de fevereiro de 2010 no processo NN 1/2010 (ex CP 371/2009) – Czech Republic ČSA – Czech Airlines – possible State aid implications of a loan provided by Osinek.

⁽²⁷⁾ Decisão de 27 de outubro de 2010 relativa ao auxílio estatal C 14/09 (ex NN 17/09) concedido pela Hungria à Péti Nitrogénművek Zrt (JO L 118 de 6.5.2011, p. 9).

⁽²⁸⁾ Ver, por exemplo, o acórdão do Tribunal de 10 de janeiro de 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Col. 2006, p. I-289, n.º 129.

⁽²⁹⁾ Ver, nomeadamente, o acórdão do Tribunal de 21 de março de 1991, Itália/Comissão, C-305/89, Col. 1991, p. I-1603.

- (123) No que a este ponto se refere, o facto de um setor económico ter sido liberalizado a nível da União constitui um elemento de prova de que o auxílio pode ter um efeito real ou potencial para a concorrência e as trocas comerciais entre os Estados-Membros ⁽³⁰⁾.
- (124) Neste contexto, recorde-se que o Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros ⁽³¹⁾, liberalizou completamente os transportes marítimos entre Estados-Membros, a partir de 1 de janeiro de 1993.
- (125) No caso em apreço, e como se constatou já anteriormente, existe uma concorrência modal com os outros operadores marítimos, num setor liberalizado, bem como uma concorrência intermodal, nomeadamente com o transporte ferroviário ⁽³²⁾.
- (126) A Comissão conclui assim que a medida de recapitalização é suscetível de reforçar a posição da empresa relativamente à dos seus concorrentes nas trocas comerciais entre os Estados-Membros da União. A medida afeta, portanto, as trocas comerciais entre os Estados-Membros e arrisca-se a causar distorções da concorrência.
- (127) À luz do que precede, a Comissão considera que a medida em causa constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- 7.1.2. Os empréstimos descritos nos considerandos 28 a 33
- (128) A França considera que os dois empréstimos descritos nos considerandos 28 a 33 são concedidos em condições de mercado, respeitando, portanto, o princípio do investidor privado numa economia de mercado (ver considerando 116).
- (129) A Comissão não está de acordo com esta análise. Efetivamente, no caso em apreço a SNCF concedeu já auxílios à SeaFrance, nomeadamente o auxílio de emergência, e tenciona conceder-lhe outro, a saber, a recapitalização. Os empréstimos têm a mesma finalidade dos outros auxílios, ou seja, salvar e reestruturar a SeaFrance. Serão concedidos num momento em que a SeaFrance é uma empresa em dificuldade e ao mesmo tempo que os auxílios à reestruturação. Isto é evidente no que se refere ao empréstimo de 99,7 milhões de EUR, que tem por finalidade (tal como a recapitalização) ajudar a SeaFrance a fazer face às suas necessidades em termos de fundo de maneiço. Contudo, o mesmo se aplica ao empréstimo de [40-70] milhões de EUR, destinado a refinarçar e a resgatar antecipadamente o contrato de locação financeira relativo ao navio Molière. Efetivamente, o financiamento dos meios de produção, neste caso o navio, está estreitamente relacionado com a atividade quotidiana da SeaFrance. Através do refinanciamento e do resgate antecipado do contrato de locação financeira, a SeaFrance pretende reduzir os seus custos operacionais, o que se integra no âmbito da reestruturação da empresa. Por consequência, o empréstimo de [40-70] milhões de EUR inscreve-se também numa lógica de reestruturação da SeaFrance.
- (130) No seu acórdão *BP Chemicals*, o Tribunal de Primeira Instância esclareceu que nessa situação era necessário analisar os empréstimos, do ponto de vista dos auxílios estatais, não isoladamente, mas antes juntamente com as outras medidas ⁽³³⁾.
- (131) Segundo o acórdão do Tribunal de Primeira Instância, era certo que o simples facto de uma empresa pública já ter efetuado injeções de capital classificadas de «auxílios» à sua filial não excluía, *a priori*, a possibilidade de uma posterior injeção de capital ser classificada como investimento capaz de satisfazer o critério do investidor privado numa economia de mercado. Todavia, o Tribunal entendeu que, num caso que dizia respeito a três injeções de capital efetuadas pelo mesmo investidor durante um período de dois anos, em que as duas primeiras não geravam qualquer rendimento, cabia à Comissão verificar se era razoável dissociar a terceira injeção das duas primeiras e considerá-la como um investimento autónomo, para efeitos do critério do investidor privado.
- (132) O Tribunal entendeu que, entre os elementos pertinentes para apreciar se era razoável dissociar a terceira injeção de capital das duas primeiras e considerá-la como um investimento autónomo, à luz do critério do investidor privado, figuravam nomeadamente, a cronologia das injeções de capital em questão, a sua finalidade e a situação da empresa filial à data em que tinham sido tomadas as decisões de efetuar cada uma das injeções de capital em causa.
- (133) A França não contesta o facto de a recapitalização constituir um auxílio, pois não há perspetivas de obter um rendimento correspondente ao que um investidor privado teria exigido. É o que se deduz também do quadro apresentado no considerando (35), que indica as necessidades de financiamento no período de 2011-2017. Efetivamente, a empresa não poderia distribuir dividendos durante esse período. Tendo em conta os custos consideráveis do pagamento de juros e de amortização dos empréstimos referidos nos considerandos (28) a (33) e a baixa margem de lucro prevista no plano de reestruturação, essa situação prolongar-se-ia provavelmente para além de 2017, até ao reembolso total dos empréstimos, em 2023. Ora um investidor privado de um setor clássico como o do transporte marítimo não aceitaria a ausência total de rentabilidade de um investimento de 166,3 milhões de EUR durante um período de doze anos. Uma vez que os dois empréstimos têm a mesma finalidade que a recapitalização, ou seja, financiar os custos de reestruturação, que a situação económica da empresa não se alterou (continua em dificuldade) e que os empréstimos são concedidos ao mesmo tempo do que a recapitalização, esses empréstimos não podem ser dissociados razoavelmente do auxílio de emergência e da recapitalização.

⁽³⁰⁾ Acórdão do Tribunal de 13 de fevereiro de 2003, Espanha/Comissão, C-409/00, Col. 2003, p. I-1487.

⁽³¹⁾ JO L 378 de 31.12.1986, p. 1.

⁽³²⁾ Nomeadamente com o transporte ferroviário de passageiros e carga efetuado pelo Eurotunnel.

⁽³³⁾ Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 15 de setembro de 1998, *BP Chemicals/Comissão*, T-11/95, Col. 1998, II-3235, n.ºs 170 e 171.

- (134) Considerado no seu conjunto, o rendimento do auxílio de emergência e da recapitalização e dos dois empréstimos é inferior ao que seria exigido por um investidor privado numa economia de mercado. Efetivamente, tal como já explicado, a SNCF não pode esperar qualquer rendimento da recapitalização antes de 2023. Mesmo que o rendimento dos dois empréstimos, considerado individualmente, correspondesse às condições de mercado, o que não é o caso, tal não seria suficiente para que as medidas, na sua totalidade, fossem conformes com o princípio do investidor privado numa economia de mercado. A argumentação que se segue é apresentada, portanto, a título subsidiário, numa perspectiva de exaustividade.
- (135) As autoridades francesas invocam a Comunicação sobre as taxas de referência para justificar a inexistência de auxílio no que se refere aos dois empréstimos. Consideram que, tendo em conta a situação da empresa (CCC) e o nível de garantia normal proporcionado, a taxa de juro deveria ser de 8,55 %, ou seja, a EURIBOR a um ano, acrescida de 650 pontos-base. As autoridades francesas consideram que se trata de uma aplicação conservadora da Comunicação sobre as taxas de referência.
- (136) Mesmo que os dois empréstimos devessem ser apreciados isoladamente, o que não é o caso, as autoridades francesas não teriam demonstrado que foram concedidos a uma taxa de juro de mercado.
- (137) A este respeito, a Comissão sublinha, antes de mais, que, tal como se recorda no primeiro parágrafo da Comunicação sobre as taxas de referência, «As taxas de referência e de atualização são indicativas da taxa de mercado e são aplicadas para avaliar o equivalente-subvenção dos auxílios, especialmente quando este é pago em diversas frações, e para calcular o elemento de auxílio resultante dos regimes de empréstimos bonificados. Servem igualmente para verificar a conformidade com a regra de minimis e os regulamentos de isenção por categoria»⁽³⁴⁾. Portanto, a Comunicação sobre as taxas de referência não condiciona a aplicação pela Comissão do princípio do operador privado numa economia de mercado, nomeadamente nos casos em que estão disponíveis dados de mercado efetivos que são manifestamente diferentes dos que resultam da metodologia enunciada na referida comunicação.
- (138) No caso em apreço, tendo em conta a identidade comum do prestador do auxílio e do financiador do empréstimo, a Comissão deve basear a sua avaliação em dados fornecidos por agentes independentes da SNCF, a fim de se assegurar que a remuneração proposta corresponde efetivamente a uma remuneração de mercado. A Comissão convidou várias vezes as autoridades francesas a apresentarem um exemplo de uma proposta de um estabelecimento financeiro independente, mas essa proposta nunca foi apresentada.
- (139) Por outro lado, a Comissão efetuou também um estudo de mercado. De acordo com as estimativas da Comissão, para um nível de garantia normal, a taxa de juro dos empréstimos, para ser conforme com a taxa de mercado, deveria situar-se em cerca de 14 % (taxa *swap* a 5 anos de 2,825 %⁽³⁵⁾ + média dos CDS⁽³⁶⁾) para níveis de notação inferiores a B- (ou seja, CCC) de 11,18 % + prémio de 0,2 %), o que corresponde aos dados observados nos meses de abril, maio e junho de 2011. Além disso, e apesar dos pedidos repetidos da Comissão⁽³⁷⁾, as autoridades francesas nunca apresentaram cotações ou propostas de taxas provenientes de um banco privado.
- (140) A Comissão solicitou também várias vezes⁽³⁸⁾ às autoridades francesas que tivessem em consideração um financiamento externo ou que apresentassem uma cotação ou uma proposta de taxas de juro proveniente de um banco comercial, mas não foi dado qualquer seguimento formal a essas sugestões.
- (141) Finalmente, os argumentos apresentados pelas autoridades francesas no considerando 116, segundo os quais a Comissão aplicou a Comunicação sobre as taxas de referência em dois processos recentes, não podem ser aceites. Efetivamente, nesses dois processos, um dos quais está ainda em curso, a problemática era diferente. No que se refere ao processo Péti Nitrogénművek, todas as medidas em análise constituíam auxílios estatais. Quanto ao processo Osinek, a Comissão não tomou ainda uma decisão final e à data em que foi concedido o empréstimo não tinha sido notificada nenhuma medida de auxílio.
- (142) A Comissão conclui que os empréstimos destinados a financiar a contribuição própria e o exercício antecipado da opção de compra do navio Molière conferem também uma vantagem à SeaFrance. Pelas razões expostas nos considerandos 121 a 126, as outras três condições (vantagem seletiva concedida através de recursos públicos, efeitos na concorrência e afetação das trocas comerciais) de existência de um auxílio estão também preenchidas. Estes empréstimos constituem, portanto, auxílios estatais.

7.1.3. O auxílio de emergência

- (143) Pelas razões expostas nos considerandos (30) a (47) da decisão da Comissão de 18 de agosto de 2010, o empréstimo concedido pela SNCF à SeaFrance, a título de auxílio de emergência, constitui um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

7.2. Compatibilidade das três medidas de auxílio

- (144) Tendo em conta a finalidade das três medidas de auxílio à reestruturação em causa, bem como as alegações apresentadas pelas autoridades francesas no âmbito das suas notificações, a Comissão entende que a compatibilidade das três medidas de auxílio com o mercado interno deve ser analisada com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, bem como à luz das Orientações.

7.2.1. Elegibilidade: empresa em dificuldade

- (145) Para poder beneficiar de um auxílio à reestruturação, uma empresa tem de poder ser considerada como uma empresa em dificuldade, na aceção da secção 2.1 das Orientações.

⁽³⁵⁾ Em 1 de julho de 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽³⁶⁾ Para todos os setores.

⁽³⁷⁾ [...]

⁽³⁸⁾ Ver considerando 9.

⁽³⁴⁾ JO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

(146) A este respeito, a Comissão considera que a SeaFrance constitui uma empresa em dificuldade na aceção do ponto 10, alínea a), das Orientações, dado que desapareceu mais de metade do seu capital subscrito, reduzindo-se de 81,7 milhões de EUR, em 2007, para 57,7 milhões de EUR, em 2008, e para -0,69 milhões de EUR, em 2009 (ou seja, um decréscimo de mais de 100 %, de 82,4 milhões de EUR, entre 2007 e 2009), e que mais de um quarto desse capital foi perdido durante os últimos 12 meses, reduzindo-se de 57,7 milhões de EUR, em 2008, para -0,69 milhões de EUR, em 2009.

(147) Além disso, a SeaFrance pode ser também considerada como uma empresa em dificuldade na aceção do ponto 10, alínea c), das Orientações, devido ao facto de preencher as condições para ser objeto de um processo de falência ou de insolvência. Efetivamente, e como já referido no considerando (10), a SeaFrance foi colocada em 30 de junho de 2010 no regime de recuperação judicial, pelo Tribunal de Comércio de Paris.

(148) Por outro lado, são também satisfeitas as condições referidas no ponto 13 das Orientações, uma vez que a SeaFrance, apesar de pertencer ao grupo SNCF, se confronta com dificuldades que lhe são específicas e que não resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo.

7.2.2. Contribuição própria

(149) Na decisão de início do procedimento formal de investigação, a Comissão considerou que a contribuição própria da SeaFrance para o esforço de reestruturação era incerta e insuficiente, à luz do disposto nas Orientações.

(150) No plano de reestruturação alterado, as autoridades francesas propõem uma contribuição própria da SeaFrance de [80-130] milhões de EUR, consistindo nas seguintes medidas:

— um empréstimo de 99,7 milhões de EUR, à taxa de juro de 8,55 %, destinado a financiar a reestruturação da SeaFrance;

— a alienação prevista do navio Nord Pas-de-Calais (valor comercial estimado em [0-10] milhões de EUR por dois peritos independentes); e

— a alienação dos navios Renoir et Cézanne em julho de 2011 pelo montante de [0-10] milhões de USD, ou seja, cerca de [0-10] milhões de EUR.

(151) Nos termos do ponto 43 das Orientações, «O montante e intensidade do auxílio devem ser limitados aos custos mínimos estritamente necessários para permitir a reestruturação em função das disponibilidades financeiras da empresa, dos seus acionistas ou do grupo empresarial de que faz parte. Tal apreciação terá em conta os auxílios de emergência concedidos anteriormente. Os beneficiários do auxílio devem contribuir de forma significativa

para o plano de reestruturação através dos seus fundos próprios, incluindo a venda de ativos que não sejam indispensáveis para a sobrevivência da empresa, ou através de um financiamento externo obtido em condições de mercado. Tal contribuição constitui um sinal de que os mercados acreditam na exequibilidade do retorno a uma situação de viabilidade. Deve ser real, isto é, efetiva, com exclusão de todos os potenciais benefícios, nomeadamente a nível de tesouraria, e deve ser tão elevada quanto possível»⁽³⁹⁾.

(152) O ponto 7 das Orientações especifica também que «*convém reafirmar com maior clareza o princípio de que [a contribuição substancial do beneficiário para a reestruturação] deve ser real e isenta de auxílios. A contribuição do beneficiário tem um duplo objetivo: por um lado, demonstrar que os mercados (proprietários e credores) acreditam na possibilidade de um regresso a uma situação de viabilidade num período de tempo razoável; por outro, garantir que o auxílio à reestruturação é limitado ao mínimo necessário para restaurar a viabilidade, limitando ao mesmo tempo as distorções da concorrência. [...]*»⁽⁴⁰⁾.

(153) A jurisprudência da União sublinhou igualmente que a contribuição própria deve indicar que os mercados acreditam na possibilidade de regresso a uma situação de viabilidade⁽⁴¹⁾.

(154) As autoridades francesas informaram a Comissão de que a alienação dos dois navios, a saber, o Renoir e o Cézanne, se realizou em 7 de julho de 2011, pelo montante de 3,1 milhões de EUR.

(155) A alienação prevista do navio cargueiro Nord Pas-de-Calais deverá elevar a [10-20] milhões de EUR a contribuição da SeaFrance resultante da alienação dos navios. À data de notificação do plano de reestruturação inicial, as autoridades francesas tinham-se comprometido a que a SeaFrance alienasse os navios Renoir e Cézanne. Estas duas alienações realizaram-se em julho de 2011. A prática decisória da Comissão estabeleceu que as vendas futuras de ativos podem ser aceites como contribuição própria, na condição de o Estado-Membro ter apresentado uma estimativa realista do respetivo valor comercial⁽⁴²⁾. No caso em apreço, as autoridades francesas apresentaram duas avaliações do navio cargueiro Nord Pas-de-Calais, realizadas por dois peritos independentes, que estabeleciam ambas o valor comercial do navio em cerca de [0-10] milhões de EUR. A Comissão observa que um dos dois peritos tinha estimado o valor comercial dos navios Renoir et Cézanne em [0-10 000 000] USD, em abril de 2011. Estes últimos foram alienados em julho de 2011 pelo valor de [0-10 000 000] USD. Por consequência, a Comissão considera, em primeiro lugar, que a estimativa do valor comercial pode ser considerada realista e que a alienação prevista do navio cargueiro Nord Pas-de-Calais pode ser aceite como contribuição própria.

⁽³⁹⁾ Sublinhado nosso.

⁽⁴⁰⁾ Sublinhado nosso.

⁽⁴¹⁾ Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 7 de dezembro de 2010, Frucona Košica/Comissão, T-11/07, ainda não publicado na Coletânea, n.ºs 244 e 245.

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

- (156) A título preliminar, as autoridades francesas especificaram que o empréstimo de [40-70] milhões de EUR destinado a financiar o exercício da opção de compra do navio Molière não constitui uma contribuição própria adicional. Efetivamente, este empréstimo substitui uma contribuição extrapatrimonial já existente, em aplicação do contrato de locação financeira relativo ao navio Molière. Como tal, não foi tido em consideração no cálculo da contribuição própria total. Contudo, na medida em que este financiamento substitui um financiamento existente, a Comissão deve assegurar-se de que satisfaz também os critérios de compatibilidade da contribuição própria, nomeadamente o da inexistência de auxílio.
- (157) Na medida em que os empréstimos são concedidos pela SNCF em conformidade com o ponto 43 das Orientações, a Comissão deve assegurar-se de que esses financiamentos não incluem auxílios e que indicam que «os mercados acreditam na exequibilidade do retorno a uma situação de viabilidade». Não é esse o caso, pelas três seguintes razões, cada uma das quais é suficiente para apoiar essa conclusão.
- (158) Em primeiro lugar, e como já referido pela Comissão na secção 7.1.2, considerando (129) a (142), as condições em que foram concedidos os empréstimos não correspondem às condições de mercado.
- (159) De acordo com as estimativas da Comissão, para um nível de garantia normal, a taxa de juro dos empréstimos, para ser conforme com a taxa de mercado, deveria situar-se em cerca de 14 % (taxa *swap* a 5 anos de 2,825 %⁽⁴³⁾ + taxa média dos CDS⁽⁴⁴⁾ para níveis de cotação inferiores a B- (ou seja, CCC) de 11,18 % + prémio de 0,2 %), o que corresponde aos dados observados nos meses de abril, maio e junho de 2011. Além disso, e apesar dos pedidos repetidos da Comissão⁽⁴⁵⁾, as autoridades francesas nunca apresentaram cotações ou propostas de taxas provenientes de um banco privado.
- (160) Em segundo lugar, e tal como foi demonstrado na secção 7.1.2., considerando (129) a (142), os empréstimos em causa constituem, em si mesmos, auxílios estatais. Não poderiam, portanto, ser tidos em consideração a título de contribuição própria, não devem incluir elementos de auxílio, em conformidade com o título que precede o ponto 43 das orientações.
- (161) Em terceiro lugar, e de qualquer modo, nos termos dos pontos 7 e 43 das Orientações, a contribuição real permite demonstrar, nomeadamente, que os mercados acreditam na possibilidade de regresso à viabilidade⁽⁴⁶⁾. Ora, no caso em apreço a autoridade que concede o auxílio e a empresa-mãe confundem-se e as medidas em causa são simultâneas. Nestas circunstâncias, esta finalidade não pode ser respeitada na ausência de uma contribuição
- real concedida por um investidor ou por um credor exterior à SNCF. Efetivamente, o comportamento da autoridade que concede o auxílio não demonstra de modo algum que os mercados acreditem no regresso à viabilidade.
- (162) Tal como se refere no considerando (141), a Comissão considera que a referência feita pela França nas suas observações às decisões relativas ao auxílio da entidade pública Osinek a favor da ČSA - Czech Airlines e aos empréstimos concedidos pelo banco húngaro de desenvolvimento a favor do produtor de fertilizantes húngaro Péti Nitrogénművek (ver considerando (116)), respetivamente, não é pertinente, pois no primeiro processo a Comissão não adotou ainda uma decisão final e no segundo não se trata de um caso de reestruturação.
- (163) Além disso, como já referido anteriormente e independentemente da questão da presença de um eventual elemento de auxílio nos empréstimos, a contribuição própria deve demonstrar que os mercados acreditam na possibilidade de regresso a uma situação de viabilidade.
- (164) No caso em apreço, o financiamento pela SNCF não o pode demonstrar. Efetivamente, a SNCF é simultaneamente o prestador do auxílio e o fornecedor da contribuição própria. As autoridades francesas não disponibilizaram elementos que demonstrem que um investidor prudente e independente estaria pronto a comprometer-se firmemente a fornecer uma contribuição própria e um empréstimo destinado a financiar o exercício da opção de compra nas mesmas condições propostas pela SNCF.
- (165) A contribuição própria da SeaFrance correspondente à prescrição do ponto 43 das Orientações, ou seja, isenta de elementos de auxílio e exprimindo a crença dos mercados na possibilidade de regresso a uma situação de viabilidade, ascende apenas, por consequência, a [10-20] milhões de EUR, ou seja, a menos de [< 10] % dos custos de reestruturação. O limiar de 50 % previsto no ponto 44 das Orientações não é assim atingido. A Comissão considera, portanto, que a contribuição própria da SeaFrance para o esforço de reestruturação é muito insuficiente à luz do disposto nas Orientações.
- (166) A Comissão observa igualmente que a França não invocou a cláusula das circunstâncias excecionais prevista no ponto 44 das Orientações, nem apresentou qualquer elemento de prova da existência de uma situação excecional.
- (167) A Comissão conclui, portanto, que a exigência de uma «contribuição real sem elementos de auxílio» prevista nas Orientações não é satisfeita.

7.2.3 Regresso à viabilidade a longo prazo

- (168) Na medida em que a contribuição própria da SeaFrance para o esforço de reestruturação é muito insuficiente à luz do disposto nas Orientações, a Comissão considera que não há que apreciar a condição do regresso à viabilidade a longo prazo.

⁽⁴³⁾ Em 1 de julho de 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽⁴⁴⁾ Média dos CDS de todos os setores.

⁽⁴⁵⁾ [...]

⁽⁴⁶⁾ Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 7 de dezembro de 2010 no processo T-11/07, Frucona Kosice/Comissão, ainda não publicado na Coletânea, n.º 245.

7.2.4. *Prevenção das distorções excessivas da concorrência (medidas compensatórias)*

- (169) Na decisão de início do procedimento, a Comissão referia que as medidas compensatórias propostas pelas autoridades francesas eram insuficientes. Nas suas observações de resposta à decisão de início do procedimento, as autoridades francesas reconheciam⁽⁴⁷⁾ a quase inexistência de medidas compensatórias⁽⁴⁸⁾. Referiam que esse problema seria corrigido no âmbito de um plano de reestruturação alterado.
- (170) No plano de reestruturação comunicado em 12 de setembro de 2011 eram propostas efetivamente medidas compensatórias suplementares, nomeadamente a alienação futura do navio cargueiro Nord Pas-de-Calais. As autoridades francesas referem igualmente a alienação já realizada dos navios Renoir e Cézanne, a diminuição do número de travessias (supressão de 5 830 travessias, ou seja, -37,6 % em comparação com a oferta de travessias de 2007) e a redução das quotas de mercado da SeaFrance ([10-15] % no mercado de transporte de veículos no período de 2012-2019, em comparação com [15-20] % em 2008).
- (171) Na medida em que a contribuição própria da SeaFrance para o esforço de reestruturação continua a ser muito insuficiente à luz do disposto nas Orientações, a Comissão considera que não há que analisar as medidas compensatórias propostas.

7.2.5. *Consequência da incompatibilidade do auxílio à reestruturação para o auxílio de emergência*

- (172) Na sequência da notificação do plano de reestruturação pela França, em 18 de fevereiro de 2011, em conformidade com o ponto 26 das Orientações, o prazo de seis meses para o reembolso do empréstimo foi prolongado até que a Comissão tomasse a sua decisão sobre o plano de reestruturação. Uma vez que a Comissão considera que as medidas notificadas a título de auxílio à reestruturação não satisfazem as condições de compatibilidade previstas nas Orientações, é necessário retirar as consequências dessa incompatibilidade. O empréstimo não pode, portanto, ser prolongado para além da data da presente decisão, devendo ser reembolsado sem demora.
- (173) O montante a recuperar consiste no capital do empréstimo de emergência, acrescido dos juros contratuais vencidos que não foram ainda pagos à data de notificação da presente decisão, majorado, a contar da data de notificação da presente decisão, dos juros calculados em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE⁽⁴⁹⁾.

VIII. CONCLUSÃO

- (174) O aumento de capital de 166,3 milhões de EUR, o empréstimo de 99,7 milhões de EUR e o empréstimo de [40-70] milhões de EUR que a SNCF tenciona conceder à SeaFrance constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Estes auxílios são incompatíveis com o mercado interno e, como tal, não podem ser executados.
- (175) O empréstimo concedido pela França, através da SNCF, a título de auxílio de emergência a favor da SeaFrance, autorizado pela decisão da Comissão de 18 de agosto de 2010, deve ser imediatamente reembolsado, acrescido dos juros contratuais vencidos que não foram ainda pagos à data de notificação da presente decisão.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O aumento de capital de 166,3 milhões de EUR, o empréstimo de 99,7 milhões de EUR e o empréstimo de [40-70] milhões de EUR que a República Francesa tenciona executar, através da SNCF, a título de auxílio à reestruturação a favor de SeaFrance, constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e são incompatíveis com o mercado interno.

Estes auxílios não podem portanto ser executados.

Artigo 2.º

O empréstimo concedido pela França, através da SNCF, a título de auxílio de emergência a favor da SeaFrance, objecto da decisão da Comissão de 18 de agosto de 2010, constitui um auxílio incompatível com o mercado interno.

Artigo 3.º

1. A França, através da SNCF, deve recuperar junto do beneficiário o auxílio referido no artigo 2.º, incluindo os juros contratuais vencidos que não foram ainda pagos à data de notificação da presente decisão.
2. Os montantes a recuperar vencem juros a partir da data em que foram colocados à disposição do beneficiário até à data da sua recuperação.
3. Os juros serão calculados numa base composta, em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004.

Artigo 4.º

1. A recuperação do auxílio referido no artigo 2.º é imediata e efetiva.
2. A França deve assegurar o cumprimento da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da sua notificação.

⁽⁴⁷⁾ Ver secção 2.2 (final da página 19 e página 20) das observações das autoridades francesas.

⁽⁴⁸⁾ Nos termos das Orientações de 2004 sobre os auxílios à reestruturação, devem ser tomadas medidas compensatórias a fim de garantir que os efeitos negativos sobre as trocas comerciais sejam tanto quanto possível minimizados; estas medidas podem incluir a alienação de ativos e a redução da capacidade ou da presença no mercado.

⁽⁴⁹⁾ JO L 140 de 30.4.2004, p.1.

Artigo 5.º

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a França deve apresentar as seguintes informações à Comissão:

- a) Montante total do auxílio a recuperar junto do beneficiário, que inclui o capital do empréstimo e os juros vencidos do empréstimo que não foram ainda pagos;
- b) Montante dos juros a recuperar junto do beneficiário, que deve ser calculado de acordo com os princípios referidos no artigo 3.º, n.º 3;
- c) Descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão; e
- d) Documentos comprovativos de que o beneficiário foi intimado a reembolsar o auxílio.

2. A França deve manter a Comissão informada da evolução das medidas nacionais adotadas para dar cumprimento à presente decisão até à total recuperação do auxílio referido no artigo 2.º. Deve apresentar imediatamente, a pedido da Comissão, as informações relativas às medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão. Deve também fornecer informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros já recuperados junto do beneficiário.

Artigo 6.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 24 de outubro de 2011.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

DECISÃO DA COMISSÃO

de 9.3.2012

relativa ao auxílio estatal n.º SA.12522 (C 37/08) — França — Aplicação da Decisão «Sernam 2»

[notificada com o número C(2012) 1616]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa.)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2012/398/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

(3) Por carta de 24 de junho de 2005, uma primeira parte interessada («autor da primeira denúncia») queixou-se da aplicação incorreta da Decisão Sernam 2 (5).

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo (1),

(4) Em 22 de fevereiro de 2006, o autor da primeira denúncia introduziu igualmente um recurso por omissão contra a Comissão, na medida em que esta não tinha, na altura, dado seguimento à sua denúncia.

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

(5) Por carta de 10 de abril de 2006, uma segunda parte interessada, a empresa Mory Group («autor da segunda denúncia») também apresentou uma denúncia à Comissão (6).

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos (2),

(6) Os dois autores das denúncias consideravam, em substância, que a decisão Sernam 2 tinha sido aplicada de forma abusiva e solicitaram que a Comissão desse início a um novo procedimento formal de investigação sobre a aplicação por parte da França da Decisão Sernam 2.

Considerando o seguinte:

(7) Por carta de 16 de julho de 2008, a Comissão informou a França da sua decisão de iniciar o procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE relativamente à aplicação por parte deste país da Decisão Sernam 2 («decisão de início do procedimento»). A Comissão expôs, nomeadamente, as suas dúvidas sobre a compatibilidade com a Decisão Sernam 2 das modalidades escolhidas pela França para aplicar essa decisão e sobre a possibilidade de tais modalidades implicarem novos auxílios estatais.

1. PROCEDIMENTO

1.1. CONTEXTO PROCESSUAL GERAL

(1) Em 23 de maio de 2001, a Comissão autorizou um auxílio à reestruturação da SCS Sernam (sociedade em comandita simples), que passou a denominar-se Sernam SA em dezembro de 2001 («Decisão Sernam 1») (3).

(8) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* (7). Os argumentos dos dois autores das denúncias são resumidos no ponto 16. Pela mesma decisão, a Comissão convidou os interessados a apresentarem as suas observações sobre a aplicação por parte da França da Decisão Sernam 2.

(2) Em 20 de outubro de 2004, a Comissão adotou uma decisão final em que confirmava que o auxílio autorizado pela decisão Sernam 1, num montante de 503 milhões de EUR, era compatível com o mercado interno sob certas condições («Decisão Sernam 2») (4). Essa decisão assinalou igualmente a presença de um auxílio adicional de 41 milhões de EUR, incompatível com o mercado interno, a recuperar pela França.

(9) Em 8 de outubro de 2008, as autoridades francesas apresentaram observações sobre a decisão de início do procedimento.

(1) Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser os artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). As duas séries de disposições são idênticas em termos de substância. Para efeitos da presente decisão, deve considerar-se que as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE são feitas, quando adequado, para os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE.

(2) JO C 208 de 14.7.2011, p. 8.

(3) Decisão de 23 de maio de 2001 relativa ao auxílio estatal NN122/00 (ex NJ 140/00), JO C 268 de 22.9.2001, p. 15.

(4) Decisão de 20 de Outubro de 2004 (JO L 140 de 29.5.2006, p. 1).

(5) Essa denúncia foi completada nomeadamente pelas cartas de 13 de julho, 25 de agosto, 6 de setembro, 5 de outubro, 25 de outubro e 16 de dezembro de 2005.

(6) Essa denúncia foi completada nomeadamente por carta uma de 23 de abril de 2007.

(7) JO C 4 de 9.1.2009, p. 5.

(10) A Comissão recebeu das partes interessadas observações sobre o assunto. O autor da primeira denúncia apresentou observações em 13 de novembro de 2008. A Société nationale des chemins de fer («SNCF») comunicou observações em 6 de fevereiro de 2009. O fundo de investimento Butler Capital Partners («BCP») apresentou observações em 9 de fevereiro de 2009. A Comissão transmitiu as observações recebidas à França em 25 de março de 2009, concedendo-lhe a possibilidade de as comentar e recebeu os comentários das autoridades francesas sobre as observações do autor da primeira denúncia em 7 de maio de 2009.

(11) Em 15 de março de 2011, o autor da segunda denúncia solicitou à Comissão que adotasse «atos de instrução» destinados a verificar as condições de aplicação da Decisão Sernam 2. A Comissão respondeu em 18 de maio de 2011, indicando os atos de instrução realizados após a adoção da decisão de início de procedimento.

(12) Em 25 de novembro de 2009 e em 29 de novembro de 2011, a Comissão enviou pedidos de informações às autoridades francesas. As respostas foram recebidas, respetivamente, em 15 de janeiro de 2010 e 25 de janeiro de 2012.

1.2. CONTEXTO PROCESSUAL NACIONAL

(13) Em 3 de janeiro de 2007, a empresa Mory group solicitou às autoridades francesas a emissão de duas declarações de dívida: 1) uma contra a Sernam SA, relativa ao auxílio de 41 milhões de EUR, declarado incompatível com o mercado comum pela Decisão Sernam 2 e que, segundo a empresa, não teria sido objeto de uma recuperação efetiva por parte da França e 2) a outra contra o beneficiário (não designado) de auxílios à reestruturação da Sernam SA, pretensamente concedidos pela França com vista à operação de transferência dos ativos da Sernam SA (sobre os pormenores desta operação, ver Secção 2.4 da presente decisão).

(14) O Ministro da Economia, das Finanças e da Indústria rejeitou os pedidos do autor da segunda denúncia por carta. A referida decisão de rejeição foi objeto de um recurso por excesso de poder apresentado pela empresa Mory group perante o tribunal administrativo de Paris. Segundo as informações de que dispõe a Comissão, esse litígio está ainda pendente.

(15) Além disso, em 31 de janeiro de 2012 foi introduzido um processo de recuperação judicial contra a empresa Sernam Xpress («Sernam Xpress»). A Sernam Xpress é a empresa que recebeu os ativos e os passivos não financeiros da Sernam SA no momento da operação de transferência dos ativos da Sernam SA (sobre os pormenores desta operação, ver Secção 2.4 da presente decisão). O

tribunal de comércio de Nanterre decidiu um período de observação de seis meses e fixou uma nova audiência para 27 de março de 2012.

2. DESCRIÇÃO

2.1. A EMPRESA SERNAM

(16) Desde a sua criação, em 1970, pela SNCF como serviço interno, as atividades da empresa Sernam consistem em serviços de entregas e de transporte expresso de encomendas e de paletes ⁽⁸⁾.

(17) Em 1 de fevereiro de 2000, a totalidade da atividade da Sernam foi atribuída a uma filial e a SCS Sernam (Société em comandita simples) foi assim constituída. A SCS Sernam foi transformada em sociedade anónima (Sernam SA) em 21 de dezembro de 2001. Em 2005, a Sernam SA contava 10 filiais operacionais, bem como uma empresa de prestação de serviços rodoviários, a Sernam Transport Route.

(18) Em 17 de outubro de 2005, a Sernam Xpress recebeu os ativos e os passivos não financeiros da Sernam SA, por ocasião da transmissão das atividades da Sernam SA à Financière Sernam (sobre os pormenores desta operação, ver Secção 2.4). A Sernam Xpress era então detida a 100 % pela Financière Sernam.

(19) Durante o ano de 2006, o BCP entrou no capital da Sernam Xpress com uma quota de 51,8 %. Simultaneamente, a Sernam Xpress adquiriu a empresa Coulonge, uma empresa de transportes sediada em Limoges.

(20) Em 2011, as empresas Financière Sernam e Sernam Xpress viram-se na obrigação de reconstituir os seus capitais próprios antes do fim do exercício contabilístico. Dado que o BCP não forneceu o capital necessário, foram realizadas duas operações.

(21) Em primeiro lugar, em maio de 2011, a Sernam Xpress transferiu a marca Sernam para a sua filial operacional, a empresa Sernam Services (esta contribuição foi avaliada em 15 milhões de EUR).

(22) Em segundo lugar, em 30 de junho de 2011, a empresa Sernam Xpress foi dissolvida e a empresa Financière Sernam, seu sócio único, absorveu o seu património (operação denominada «transmissão universal de património»).

⁽⁸⁾ Para uma descrição mais pormenorizada das atividades da empresa Sernam, ver pontos 12 a 31 da Decisão Sernam 2 e pontos 8 e 9 da Decisão de início do procedimento.

- (23) Por conseguinte, o grupo Sernam é hoje constituído pela empresa Financière Sernam e pelas filiais da ex-Sernam Xpress, isto é, a Sernam Services, já evocada, e a Aster («Aster»). A Aster é a antiga empresa Sernam Transport Route. A Sernam Xpress vendeu essa filial em dezembro de 2005, tendo concedido uma garantia sobre o volume de negócios ao adquirente. Em março de 2008, a Sernam Xpress adquiriu a empresa, que entretanto tinha mudado a sua denominação para Aster. No momento da aquisição, a Sernam Xpress procedeu a uma entrada de fundos no montante de 5 milhões de EUR na Aster. Este montante em conta à ordem foi oferecido à Aster aquando de um conselho de administração realizado em julho. Em dezembro de 2011, a Financière Sernam, que tinha absorvido entretanto a Sernam Xpress (ver ponto 22) recapitalizou a Aster, fornecendo um montante de 5 599 998 EUR inscritos em conta à ordem.
- (24) A situação financeira do grupo Sernam continuou a deteriorar-se e, em 31 de janeiro de 2011, foi iniciado um processo de recuperação judicial em relação às empresas Financière Sernam e Sernam Services. Em 3 de fevereiro de 2011, a filial Aster foi colocada em liquidação com manutenção temporária da atividade. O tribunal de comércio de Nanterre decidiu conceder um período de observação de seis meses e fixou uma nova audiência para 27 de março de 2012.

2.2. A DECISÃO SERNAM 1 DE 23 DE MAIO DE 2001

- (25) Na Decisão Sernam 1, a Comissão autorizou um auxílio num montante de 503 milhões de EUR a título da reestruturação da SCS Sernam. Esse auxílio tinha sido autorizado nomeadamente com base num compromisso da França de que a empresa seria vendida. Com efeito, 60 % do capital da SCS Sernam deveria ser adquirido pela Geodis SA ⁽⁹⁾, uma empresa de transportes e logística de direito comum cotada no segundo mercado da Bolsa de Paris. A Geodis SA deveria, assim, ficar integral e ilimitadamente responsável pelas dívidas da SCS Sernam ⁽¹⁰⁾ e cobrir as despesas suplementares da reestruturação desta última, num montante de 67 milhões de EUR. Por seu lado, a SCS Sernam comprometia-se a reduzir o número de centros de exploração de 107 para 72 entre 1999 e 2004, a reduzir em 18 % o volume de negócios, a reduzir o pessoal e a proceder à reestruturação com o orçamento atrás indicado e no prazo previsto, isto é, até ao início de 2004.

2.3. A DECISÃO SERNAM 2 DE 20 DE OUTUBRO DE 2004

- (26) Na sua Decisão Sernam 2, a Comissão verificou que o auxílio de 503 milhões de EUR autorizado ao abrigo da Decisão Sernam 1 foi pago em condições diferentes das previstas na Decisão Sernam 1, nomeadamente em virtude da aquisição pela Géodis de 15 % (em vez de 60 %) das ações da SCS Sernam. Além disso, a Géodis renunciou contribuir, com base nos recursos próprios, para os

custos de reestruturação da empresa num montante de 67 milhões de EUR.

- (27) Perante estes elementos, a Comissão impôs condições para a autorização dos auxílios à reestruturação no valor de 503 milhões de EUR pagos à Sernam SA. O artigo 3.º da Decisão Sernam 2, que especifica essas condições, está formulado da seguinte forma:

«Artigo 3.º

1. Sob reserva do disposto no n.º 2, deverão ser respeitadas as seguintes condições:

- a) A Sernam apenas poderá desenvolver a sua atividade de expedição de encomendas por via ferroviária (segundo o conceito do «train bloc express», «TBE»). A este respeito, a SNCF garantirá que serão oferecidas a qualquer outro operador que o solicite as mesmas condições que oferece à Sernam para a atividade de transporte ferroviário de mercadorias «TBE».
- b) Em contrapartida, durante os dois próximos anos, a contar da data de notificação da presente decisão, a Sernam deverá substituir integralmente os seus meios próprios e serviços de transporte rodoviário por meios e serviços de transporte rodoviário de uma ou várias empresas, jurídica e economicamente independentes da SNCF e selecionadas por um processo aberto, transparente e não-discriminatório.

Por meios próprios e serviços de transporte rodoviário da Sernam entende-se o conjunto dos meios rodoviários – a saber, os veículos de transporte rodoviário – da empresa Sernam em regime de propriedade plena ou em leasing/locação.

As empresas que passem a exercer as atividades rodoviárias da Sernam deverão assegurar o conjunto das prestações de transporte rodoviário com os seus recursos próprios.

2. Caso a Sernam venda em bloco os seus ativos até 30 de junho de 2005, ao preço de mercado, a uma sociedade sem vínculo jurídico com a SNCF, por meio de um processo transparente e aberto, as condições definidas no n.º 1 não são aplicáveis.»

- (28) Na Decisão Sernam 2, a Comissão explicou ainda que as autoridades francesas desembolsaram um auxílio suplementar de 41 milhões de EUR à Sernam. Esta instituição considerou o referido auxílio incompatível com o mercado interno, tendo ordenado a sua recuperação pela França.

⁽⁹⁾ Recorde-se que a Geodis devia adquirir 60 % da Sernam pelo montante simbólico de 1 EUR (ver ponto 51 da Decisão Sernam 1).

⁽¹⁰⁾ Nas sociedades em comandita simples não há limitação de responsabilidade.

2.4. TRANSFERÊNCIA DAS ATIVIDADES DA SERNAM SA PARA A FINANCIÈRE SERNAM

- (29) Para efeitos da execução da Decisão Sernam 2, a França alega ter respeitado a condição prevista no artigo 3.º, n.º 2. As autoridades francesas explicaram que a SNCF convidou, num comunicado de imprensa ⁽¹¹⁾, as partes interessadas a contactarem o banco ABN AMRO. 34 grupos industriais, financeiros ou consórcios teriam sido convidados a estudarem o processo. As cartas de convite para a primeira volta, enviadas pelo ABN AMRO às partes que solicitaram o processo contêm um convite à apresentação de propostas para a aquisição da totalidade dos ativos (visto que a carta é redigida em língua inglesa, o termo utilizado é *assets*) da Sernam SA.
- (30) Segundo as autoridades francesas, a situação económica da Sernam não permitiu obter propostas de valorização positiva. Todas as propostas apresentadas no âmbito deste processo implicavam um valor fortemente negativo:
- [candidato 1] (proposta preliminar): -120 milhões de EUR;
 - [candidato 2] (proposta preliminar): -90,4 milhões de EUR;
 - [candidato 3] (proposta preliminar): -90,4 milhões de EUR;
 - [candidato 4] (proposta segunda volta): -65,2 milhões de EUR;
 - [candidato 5] (proposta segunda volta): -56,4 milhões de EUR.
- (31) Perante a ausência de uma oferta firme, a equipa de direção da Sernam SA, através de uma empresa ainda por criar e inicialmente denominada Bidco e, em seguida Financière Sernam, fez uma proposta de aquisição.

2.4.1. Data efetiva das operações de transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam

- (32) Esta proposta foi transmitida à SNCF em 30 de junho de 2005 e aceite, em princípio, pela Direção-Geral da SNCF no mesmo dia. Contudo, a conclusão formal do protocolo de acordo entre todas as partes implicadas carecia de determinadas formalidades. O Protocolo de Acordo entre a SNCF e a Sernam SA, Sernam Xpress (uma das 10 filiais a 100 % da Sernam S.A., criada em 2002) e os dirigentes da futura empresa Financière Sernam foi assinado em 21 de julho de 2005 (a seguir denominado

«Protocolo de Acordo de 21 de julho de 2005»). A Financière Sernam foi inscrita no registo comercial em 14 de outubro de 2005. As diferentes operações de transferência das atividades da Sernam à Financière Sernam, descritas em pormenor nos pontos seguintes, foram efetuadas em 17 de outubro de 2005.

2.4.2. Diferentes operações de transferência das atividades da Sernam à Financière Sernam

- (33) As autoridades francesas indicaram que a transferência das atividades da Sernam à Financière Sernam foi dividida em quatro etapas:
- a) a SNCF recapitalizou sua filial a 100 %, Sernam SA, num montante de 57 milhões de EUR;
 - b) a Sernam SA realizou, a favor da sua filial a 100 % Sernam Xpress, uma entrada constituída por todos os elementos do ativo, incluindo os 57 milhões de EUR da recapitalização descrita na alínea a) e do passivo da Sernam, exceto os passivos denominados «financeiros» (empréstimo participativo contraído pela empresa Sernam SA junto do grupo SNCF, passivo relativo à rescisão do contrato «IBM – GPS»), num montante de 38,5 milhões de EUR ⁽¹²⁾; em contrapartida desta entrada, a Sernam SA recebeu uma quota da Sernam Xpress, num valor nominal de 100 EUR;
 - c) a Sernam Xpress procedeu de seguida a um aumento de capital de 2 milhões de EUR, que foi inteiramente subscrito pela SNCF; na sequência dessa operação, a SNCF passou a deter a maioria das ações da Sernam Xpress;
 - d) a Sernam SA e a SNCF cederam à Financière Sernam por um preço de 2 milhões de EUR a totalidade das suas participações na Sernam Xpress, correspondentes à totalidade do capital desta última.

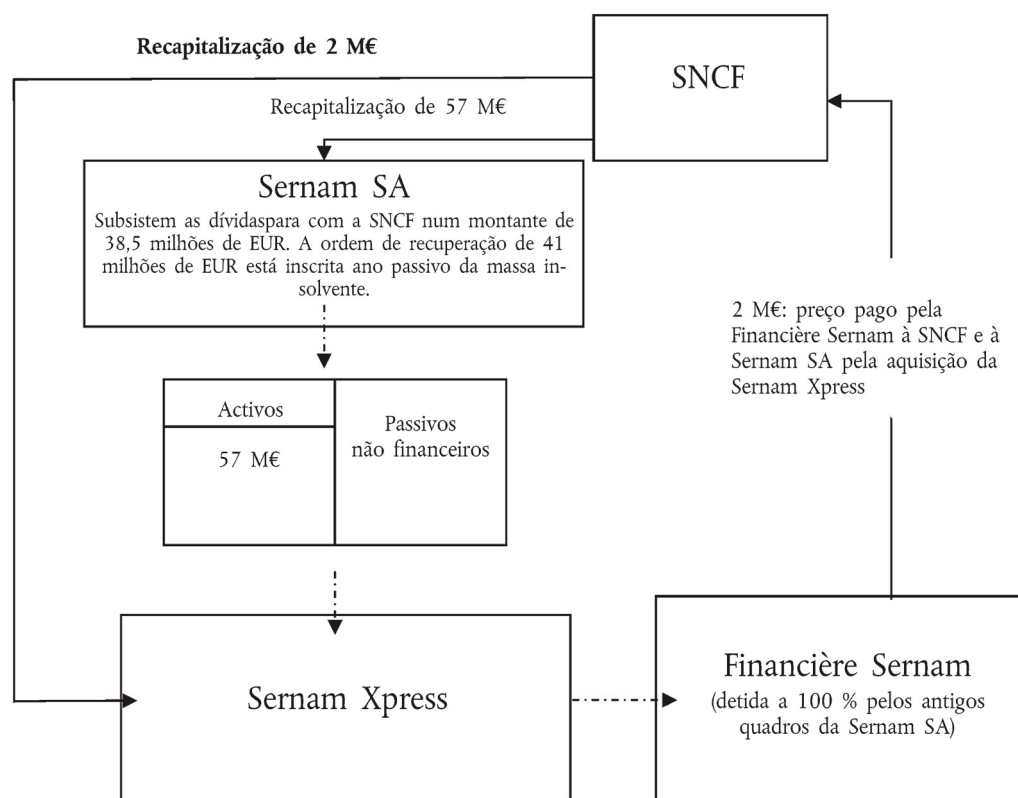
- (34) A Sernam SA foi objeto de uma liquidação judicial em 15 de dezembro de 2005. Os 41 milhões de EUR reembolsáveis à SNCF ao abrigo da Decisão Sernam 2 foram inscritos no passivo da massa insolvente ⁽¹³⁾.

- (35) As operações são representadas no quadro seguinte:

⁽¹¹⁾ Comunicado de 24 de novembro de 2004.

⁽¹²⁾ A entrada da Sernam SA a favor da Sernam Xpress foi efetuado sob a figura jurídica francesa da «entrada parcial de ativos».

⁽¹³⁾ Carta das autoridades francesas de 7 de maio de 2008, ponto 77.



- (36) O Protocolo de Acordo de 21 de julho de 2005 previa, para além da recapitalização pela SNCF da Sernam SA, num montante de 57 milhões de EUR, e da Sernam Xpress, num montante de 2 milhões de EUR, garantias concedidas pela SNCF à Financière Sernam (descritas pormenorizadamente nos pontos 72 a 85 da decisão de início do procedimento) e uma cláusula resolutiva em caso de decisão negativa da Comissão no prazo de cinco anos a contar da conclusão do Protocolo de Acordo (descrita em pormenor no ponto 117 da decisão de início do procedimento).

2.5. MOTIVOS QUE ORIGINARAM A ABERTURA DO PROCEDIMENTO

- (37) Na sua Decisão de 16 de julho de 2008, a Comissão verificou se a França respeitou, tal como alegou, o artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2 e se o processo de recuperação do auxílio incompatível de 41 milhões de EUR escolhido pela França, isto é, a inscrição do crédito do Estado na massa insolvente da Sernam SA, implicava a eliminação da distorção da concorrência provocada pelo auxílio. Além disso, a Comissão verificou se a operação de transferência dos ativos da Sernam SA não deu lugar a novos auxílios estatais incompatíveis com o mercado interno.

2.6. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

2.6.1. Observações dos autores das denúncias

- (38) Numa primeira fase, o autor da primeira denúncia considera que as condições estabelecidas na Decisão Sernam 2 para a venda dos ativos da Sernam SA não foram cumpridas.
- (39) Em primeiro lugar, o prazo imposto pela Decisão Sernam 2, ou seja, 30 de junho de 2005, para a realização da cessão não teria sido respeitado, dado que as operações de transferência só teriam sido aprovadas em 17 de outubro de 2005 e a cessão das ações deveria ocorrer no mesmo dia.

- (40) Além disso, no que se refere ao preço da transferência, o autor da primeira denúncia considera que este foi fixado tendo unicamente como referência a proposta feita pela Financière Sernam. Esta proposta teria sido, por si mesma, ilícita porque implicava a concessão de novos auxílios, nomeadamente a recapitalização da Sernam SA. Por último, o autor da primeira denúncia salienta que a Sernam Xpress não era uma empresa independente da Sernam SA, tal como demonstrado pela Comissão na sua decisão de início do procedimento.
- (41) Por outro lado, as operações de transferência constituiriam na realidade um *share deal*, ou seja, a manutenção no mercado da entidade beneficiária com uma simples mudança de proprietário da entidade.
- (42) O autor da primeira denúncia assinala igualmente a violação da condição de organizar a alienação por meio de um processo transparente e aberto. Segundo ele, teria sido necessário submeter a uma consulta pública e a um concurso a alienação da Sernam Xpress, após a dupla recapitalização da Sernam SA e da Sernam Xpress, em vez da alienação apenas da Sernam SA.
- (43) Numa segunda fase, o autor da primeira denúncia sublinha as manipulações realizadas no cálculo do valor dos ativos e dos passivos transferidos e a subvalorização da entidade vendida.
- (44) Numa terceira fase, o autor da primeira denúncia enumera uma série de medidas que, em sua opinião, constituiriam novos auxílios: a recapitalização de 57 milhões de EUR, a não cobrança dos 41 milhões de EUR de auxílio ilegal, o perdão de créditos financeiros detidos pela SNCF sobre a Sernam SA. Todas estas medidas seriam auxílios incompatíveis com o mercado interno.
- (45) Numa quarta fase, o autor da primeira denúncia salienta que a Sernam SA deveria ter sido liquidada em vez de cedida. Na verdade, partilha as dúvidas da Comissão quanto à tomada em consideração de certos custos no cálculo da liquidação e considera que não se verifica em qualquer momento que o custo real da reestruturação da Sernam tenha sido inferior ao custo de uma liquidação.
- (46) O autor da primeira denúncia conclui que não só as autoridades francesas se subtraíram à obrigação de recuperação de um auxílio de 41 milhões de EUR, mas também que teriam concedido novos auxílios num montante de, pelo menos, 95 milhões de EUR, a que há que acrescentar diversos auxílios concedidos sob forma de garantias.
- (47) O autor da segunda denúncia, por seu lado, não apresentou observações sobre a decisão de início do procedimento.
- 2.6.2. Observações das partes interessadas considerando que a Decisão Sernam 2 foi respeitada**
- 2.6.2.1. *Observações da SNCF*
- (48) A SNCF considera ter respeitado a condição prevista no artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2. Esta empresa afirmou ter vendido todos os ativos da Sernam num único bloco, antes de 30 de junho de 2005, ao preço de mercado, a uma empresa sem qualquer vínculo jurídico e por meio de um processo transparente e aberto.
- (49) Segundo a SNCF, as operações de transferência teriam sido indissociáveis e simultâneas. Por conseguinte, a Comissão não poderia proceder à sua separação artificial.
- (50) A SNCF considera que, em caso de preço negativo, o princípio do investidor numa economia de mercado teria sido respeitado se o custo da cessão fosse inferior ao custo de liquidação que o Estado acionista teria suportado e apresenta observações pormenorizadas para demonstrar esta afirmação.
- (51) Por último, salientou que a obrigação relativa à restituição do auxílio de 41 milhões de EUR teria sido inscrito no passivo da massa insolvente da Sernam SA.
- 2.6.2.2. *Observações da Butler Capital Partners*
- (52) Numa primeira fase, o BCP esclarece a sua intervenção no capital da Sernam Xpress.
- (53) Numa segunda fase, o BCP precisa o objetivo visado pela aquisição da empresa Coulonge.
- (54) Numa terceira fase, o BCP contesta que a Sernam Xpress dispusesse de um excedente de tesouraria na sequência das recapitalizações de 57 milhões e 2 milhões de EUR. O BCP teria sido obrigado a injetar 6 milhões de EUR de capital para assegurar um nível de tesouraria aceitável, tendo em conta as perdas a financiar.
- (55) Numa quarta fase, o BCP contesta que o benefício do auxílio de 41 milhões de EUR tenha sido transmitido à Sernam Xpress. O BCP considerou que essa situação só teria sido possível se tivesse sido demonstrado que a transferência das atividades da Sernam SA não tinha sido concretizada ao preço de mercado. Ora, segundo o BCP, a transferência teria sido efetuada na sequência de um procedimento aberto, transparente e não discriminatório. O BCP recorda igualmente que o processo de transferência foi acompanhado de uma análise de um perito.

(56) Por último, no tocante às consequências da sua tomada de controlo da Sernam, o BCP analisa o aumento de capital como se tratasse de uma venda e considera que, em conformidade com a jurisprudência *Banks* ⁽¹⁴⁾ e *SMI* ⁽¹⁵⁾, a recuperação de um auxílio hipotético não pode ser imposta à *Financière Sernam* ou à sua filial *Sernam Xpress*.

2.7. OBSERVAÇÕES DA FRANÇA

2.7.1. Quanto ao respeito da Decisão Sernam 2

2.7.1.1. Quanto ao respeito do prazo para a venda

(57) As autoridades francesas consideraram que a oferta firme de retoma, juridicamente vinculativa para o comprador, foi transmitida em 30 de junho de 2005 e aceite no mesmo dia pela SNCF, o que tornou acordo irrevogável à luz do direito francês dos contratos.

2.7.1.2. Quanto ao preço de venda

(58) As autoridades francesas consideraram que a Decisão Sernam 2 não proibía a venda a um preço negativo e que a jurisprudência reconhecia que tal preço negativo pode constituir um preço de mercado.

(59) Os ativos teriam sido vendidos pelo preço negativo de 57 milhões de EUR, correspondente ao montante da recapitalização da Sernam SA pela SNCF. Este preço era melhor do que as propostas indicativas apresentadas inicialmente e constituiria a única proposta firme apresentada pelo mercado à SNCF, tendo sido validado por vários peritos independentes (ABN AMRO, Oddo Corporate Finance/Paul Hastings e Commission des Participations et Transferts).

(60) Segundo as autoridades francesas, a recapitalização anteriormente realizada pela SNCF é apenas uma modalidade de atuação. Por conseguinte, a Comissão não poderia reportar-se a esta recapitalização para contestar o valor de mercado dos ativos da Sernam, dado que a existência de um preço de mercado excluiria a qualificação de auxílio para a totalidade do preço negativo.

2.7.1.3. Quanto à venda de ativos

(61) Em resposta à análise da Comissão, segundo a qual a transferência das atividades da Sernam SA para a *Financière Sernam* compreendeu duas operações sucessivas, a saber: 1) uma transferência intragrupo dos ativos em bloco da Sernam SA para a Sernam Xpress (nessa fase, filial a 100 % da Sernam SA) e, de seguida 2) a alienação da Sernam Xpress à *Financière Sernam*, correspondente a um *share deal* e não a uma venda de ativos, as autoridades

francesas consideraram que se trata de uma desagregação artificial e injustificada.

(62) Em primeiro lugar, as operações de transferência corresponderiam a uma «operação de entrada-cessão», executada mediante recapitalização, isto é, uma operação indissociável que foi realizada por duas razões: 1) o direito francês não permite proceder a uma venda de ativos por um preço negativo, e 2) era conveniente garantir que o adquirente não tivesse um vínculo jurídico com a SNCF.

(63) Tendo em conta a sua situação económica estruturalmente deficitária (as perdas acumuladas dos quatro últimos exercícios anteriores à cessão tinham-se elevado a 309,2 milhões de EUR), os ativos da Sernam SA teriam tido um valor global negativo.

(64) Para dar cumprimento à proibição de venda a um preço negativo prevista no direito francês e garantir a neutralidade económica da operação de cessão, a prática dos profissionais em caso de valor negativo dos ativos a ceder consiste em prever que 1) o preço pago pelo adquirente seja um preço simbólico e 2) criar um dispositivo destinado a indemnizar o adquirente (quer através de uma participação do vendedor num aumento de capital anterior à cessão, quer através de uma remissão de dívidas, por parte do vendedor, a favor da empresa cedida).

(65) Além disso, a fim de evitar pôr em causa a validade da operação pelos credores da Sernam SA ou o exercício por parte destes do seu direito de oposição, era conveniente juntar aos ativos em bloco os passivos necessários à prossecução da atividade da Sernam. Uma simples venda dos ativos não teria permitido juntar esses passivos.

(66) Era, por conseguinte, conveniente proceder a uma entrada parcial de ativos sujeitos ao regime das cisões visado nos artigos L.236-16 a L.236-21 do Código Comercial francês. A este respeito, as autoridades francesas precisaram que a entrada equivaleria a uma venda, dado que também implicava uma transferência de propriedade, sendo remunerada por títulos emitidos pela sociedade beneficiária da entrada.

(67) Visto que, por força do artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2, o adquirente não podia ter um vínculo jurídico com a SNCF, não era possível realizar a entrada de ativos em bloco diretamente na *Financière Sernam*, uma vez que, nesse caso, a Sernam SA tornar-se-ia automaticamente, em virtude da entrada, acionista da *Financière Sernam*. Tal facto explicaria a entrada parcial de ativos na Sernam Xpress e, em seguida, a cessão da Sernam Xpress à *Financière Sernam*.

⁽¹⁴⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 20 de setembro de 2001, *Banks* (C-390/98, Coletânea. 2001, p. I-6117).

⁽¹⁵⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 29 de abril de 2004, *Alemanha/Comissão* (C-277/00, Coletânea 2004, p. I-3925).

(68) Segundo as autoridades francesas, a entrada parcial de ativos a favor da Sernam Xpress não constitui, em caso algum, uma transferência intragrupo, dado que a Sernam Xpress é uma sociedade «instrumental», utilizada para acolher os ativos em bloco da Sernam SA, apenas para efeitos de permitir a sua cessão simultânea ao adquirente - a empresa Financière Sernam - e não para prosseguir a atividade da sua empresa-mãe. Estes ativos seriam acolhidos e transferidos para a Sernam Xpress pelo seu valor de mercado, para efeitos da operação. De qualquer modo, a entrada de ativos, implicaria a transferência de propriedade, em contrapartida da qual a Sernam Xpress teria emitido uma quota de 100 euros de valor nominal. Segundo as autoridades francesas, esta ação representa o preço do valor real dos elementos do ativo e do passivo objeto de transferência, após a recapitalização num montante de 57 milhões de EUR.

(69) As autoridades francesas juntaram às suas observações em resposta à decisão de início do procedimento o parecer do Professor de direito Nicolas Molfessis, segundo o qual «[o] direito francês [...] não permitia à SNCF ceder diretamente em bloco os ativos da Sernam à Financière Sernam; as regras jurídicas aplicáveis obrigariam a SNCF a realizar uma operação de entrada-cessão para respeitar as limitações impostas pela Comissão:

— uma vez que o direito francês ignora o próprio conceito de venda a preço negativo, a operação não podia fazer-se ao preço de mercado, tal como imposto pela Comissão, sem que fosse realizada uma recapitalização prévia;

— dado que o direito francês ignora a figura da cessão de dívida e subordina a cessão de contrato ao acordo prévio do conjunto dos contratantes cedidos, acordo na prática impossível de obter, a cessão do passivo de exploração necessário para a prossecução da atividade impunha o recurso à técnica da transferência parcial de ativos para superar esse obstáculo. O recurso à técnica da transferência parcial de ativos impunha a interposição de uma sociedade, a Sernam Xpress, para respeitar a condição de ausência de vínculo jurídico entre o cedente e o cessionário imposta pela Comissão.

O sistema instaurado pela Sernam deve ser equiparado a uma cessão em bloco dos ativos:

— a operação entrada-cessão, bem conhecida na prática, foi equiparada pelo Tribunal de Cassação a uma cessão de ativos, sempre que os indícios apontavam para uma indivisibilidade entre as duas operações, visto que estas últimas só se destinavam, em última instância, à transferência dos ativos;

— essa indivisibilidade está presente neste caso, dado que as diversas convenções assinadas entre as partes demonstram muito claramente a sua vontade de considerar as diferentes operações interdependentes e sem outra finalidade do que a cessão dos ativos da Sernam para a Financière Sernam.»

(70) Segundo as autoridades francesas, os ativos da Sernam SA foram vendidos em bloco a uma empresa sem vínculo jurídico com a SNCF, a um preço negativo correspondente a um preço de mercado, na sequência de uma negociação de cessão efetuada no âmbito de um concurso aberto, transparente, incondicional e não discriminatório, de acordo com as condições impostas pelo artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2.

2.7.1.4. Quanto à natureza aberta e transparente do processo de seleção

(71) Para as autoridades francesas, a alegação de que o processo apresentado aos potenciais adquirentes dos ativos da Sernam SA não fazia referência à alienação da Sernam Xpress, mas sim à dos ativos da Sernam SA é materialmente falsa. Por outro lado, a exigência de um concurso aberto, transparente e não discriminatório não implicaria a realização de um novo concurso após a recapitalização, dado que esta é apenas o resultado direto do concurso e do preço negativo daí resultante.

2.7.1.5. Quanto à confiança legítima

(72) As autoridades francesas consideram que, ao prever expressamente a possibilidade de proceder à cessão dos ativos em bloco da Sernam, a Decisão Sernam 2 teria feito surgir, tanto para a SNCF como para as autoridades francesas, esperanças fundadas de que estavam autorizadas a atuar desse modo. O início do procedimento de exame dos auxílios estatais ignoraria, por conseguinte, a confiança legítima que as autoridades francesas tinham depositado na Decisão Sernam 2, tanto mais que estas teriam atuado com total transparência com a Comissão, fornecendo-lhe todas as explicações úteis sobre as modalidades dessa cessão.

2.7.2. Quanto às alegadas manipulações realizadas no cálculo do valor dos ativos e passivos transferidos da Sernam SA para a Sernam Xpress

(73) No que se refere às alegadas manipulações realizadas no cálculo do valor, as autoridades francesas rejeitaram, em primeiro lugar, o desconto de 22 milhões de EUR que teria sido aplicado no cálculo do valor dos ativos. Com efeito, tratando-se de uma operação de entrada parcial de ativos seguida de uma cessão, a regulamentação contabilística aplicável teria exigido um cálculo do valor, não

segundo o valor líquido contabilístico, tal como pretende o autor da primeira denúncia, mas com base nos valores reais dos ativos e passivos transferidos. Estes valores seriam apreciados em função do preço de mercado ou de análises de peritos independentes. As regras contabilísticas em vigor teriam igualmente sido aplicadas para o cálculo do valor dos créditos fiscais diferidos. No que diz respeito à avaliação da carteira de marcas, a mesma ter-se-ia baseado numa estimativa efetuada pela Comissão Europeia em 23 de maio de 2001, aquando de uma entrada da SNCF na SCS Sernam.

- (74) Relativamente à avaliação do passivo, as autoridades francesas consideram que só os passivos necessários à prossecução da atividade da empresa beneficiária da entrada teriam sido transferidos. Além disso, o valor do *badwill* corresponderia apenas à transcrição contabilística do valor de mercado negativo de 57 milhões de EUR.

2.7.3. Quanto à ausência de uma obrigação de recuperação do auxílio de 41 milhões de EUR da Sernam Xpress

- (75) As autoridades francesas alegam que a distinção entre *share deal* e *asset deal*, em que se baseiam os argumentos que a Comissão desenvolveu no quadro dos processos SMI⁽¹⁶⁾ e CDA⁽¹⁷⁾, não seria pertinente no caso em apreço.

2.7.3.1. Sobre a desagregação da operação entre transferência intragrupo e *share deal*

- (76) Pelas razões descritas nos pontos 61 a 70, as autoridades francesas consideram que as operações de transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam não constituem uma transferência intragrupo seguida de um *share deal*, mas sim uma cessão de ativos a terceiros.

- (77) A título subsidiário, argumentam que o preço de mercado da Sernam Xpress teria necessariamente em conta a existência da dívida de 41 milhões de EUR, se o auxílio tivesse sido transferido. Nesta hipótese, o preço negativo teria sido de 98 milhões de EUR (57 + 41). Ora, o preço negativo «pago» – em realidade recebido – pela Financière Sernam teria de ser de 57 milhões de EUR. Por conseguinte, o vendedor teria realizado uma economia de 41 milhões de EUR, sendo, consequentemente, ele quem teria conservado o benefício económico do auxílio. As autoridades francesas referem-se, neste contexto ao acórdão *Banks*⁽¹⁸⁾.

2.7.3.2. Sobre o respeito das condições dos acórdãos CDA e SMI

- (78) As autoridades francesas alegam que, no seu acórdão CDA, o Tribunal teria considerado que o facto de a

CDA prosseguir as atividades das empresas beneficiárias dos auxílios, não permitia, por si só, demonstrar a existência de uma vontade de contornar os efeitos de uma ordem de recuperação⁽¹⁹⁾.

- (79) O Tribunal de Justiça teria precisado que não se teria verificado uma vontade de contornar os efeitos da ordem de recuperação, na medida em que teria sido pago um preço de compra em conformidade com o mercado pela CDA, com vista à retoma dos elementos do ativo da sociedade LCA⁽²⁰⁾.

- (80) Segundo as autoridades francesas, pelo facto de a Sernam Xpress ter adquirido a propriedade dos ativos e passivos da Sernam SA pelo seu valor de mercado, esta operação não teria transferido para Sernam Xpress o benefício efetivo da vantagem gerado pela concessão do auxílio de 41 milhões de EUR. Além disso, a Comissão não poderia argumentar que, na sequência da aquisição dos seus ativos, a Sernam SA continuaria a ser uma empresa «instrumental», em relação à qual não seria possível obter a restituição do auxílio declarado incompatível. Tal argumento já desenvolvido no acórdão CDA teria sido rejeitado pelo Tribunal⁽²¹⁾.

- (81) As autoridades francesas sublinham que a cessão em bloco dos ativos da Sernam SA era uma possibilidade prevista expressamente pela Comissão. O facto de a SNCF ceder em bloco os ativos da Sernam, pelo preço de mercado, a uma outra empresa, por meio de um processo transparente e aberto, não poderia, pois, em caso algum ser considerado como uma forma de contornar essa obrigação.

- (82) Tanto mais que a própria Comissão teria considerado que essa situação, em que se pretendia contornar uma obrigação, estaria excluída «quando a cessão «em bloco» dos bens da sociedade beneficiária, além de ter ocorrido ao preço de mercado, for feita no âmbito de um processo incondicional e aberto a todos os concorrentes desta última»⁽²²⁾.

- (83) Quanto ao argumento da Comissão⁽²³⁾, segundo o qual a operação não só teria permitido colocar os ativos em segurança, como o autoriza o acórdão CDA, mas também criar uma estrutura que permita financiar novos investimentos, tais como a aquisição da empresa Coulonge, bastaria observar que a aquisição da empresa

⁽¹⁶⁾ Acórdão Alemanha/Comissão, já citado na nota 14.

⁽¹⁷⁾ Acórdão do Tribunal, de 19 de outubro de 2005, CDA *Datenträger Albrechts/Comissão* (T-324/00, Coletânea 2005, p. II-4309).

⁽¹⁸⁾ Acórdão CDA *Datenträger Albrechts/Comissão*, já citado na nota 17, ponto 78.

⁽¹⁹⁾ Acórdão CDA *Datenträger Albrechts/Comissão*, já citado na nota 17, ponto 98.

⁽²⁰⁾ Acórdão CDA *Datenträger Albrechts/Comissão*, já citado na nota 17, ponto 99.

⁽²¹⁾ Acórdão CDA *Datenträger Albrechts/Comissão*, já citado na nota 17, ponto 100.

⁽²²⁾ Acórdão CDA *Datenträger Albrechts/Comissão*, já citado na nota 17, ponto 70; Acórdão CDA *Datenträger Albrechts/Comissão*, já citado na nota 17, ponto 73.

⁽²³⁾ Ponto 128 da decisão de início do procedimento.

Coulange Services pela Sernam Xpress foi realizada simultaneamente com a tomada de controlo da Sernam Xpress pelo BCP e que a Sernam Xpress pôde utilizar a tomada de controlo da BCP, por intermédio da injeção de capitais frescos, para proceder a essa aquisição.

- (84) Por conseguinte, contrariamente às dúvidas expressas pela Comissão, o que as autoridades francesas identificam como «terceiro critério» do acórdão CDA estaria, portanto, igualmente respeitado.

2.7.4. Quanto aos novos auxílios a favor da Sernam Xpress e/ou da Financière Sernam

- (85) Quanto à existência de novos auxílios no Protocolo de Acordo de 21 de julho de 2005 (recapitalização da Sernam SA pela SNCF num montante de 57 milhões de EUR; recapitalização da Sernam Xpress pela SNCF num montante de 2 milhões de EUR; garantias concedidas pela SNCF à Financière Sernam; cláusula resolutiva), as autoridades francesas consideram que, quando uma venda é efetuada ao preço de mercado na sequência de um concurso público aberto e transparente e por um custo inferior ao custo de uma liquidação, esta não contém elementos de auxílio.
- (86) Além disso, o preço negativo apresentado pela Financière Sernam corresponde às estimativas dos peritos independentes.
- (87) As autoridades francesas precisam, de resto, que a cláusula resolutiva foi incluída no Protocolo de Acordo de 21 de julho de 2005 a pedido da Financière Sernam e unicamente para a proteger contra o risco de uma decisão negativa da Comissão. As autoridades francesas consideram que não teria sido possível qualquer cessão sem este tipo de cláusula e alegam que a Comissão não pôs em causa essa cláusula num processo anterior⁽²⁴⁾.

3. APRECIÇÃO DA COMISSÃO

3.1. RESUMO DA JUSTIFICAÇÃO DO ARTIGO 3º DA DECISÃO SERNAM 2

- (88) A título preliminar, a Comissão recorda que o presente procedimento foi iniciado ao abrigo do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE⁽²⁵⁾, uma vez que a Comissão tinha indicações de que a França tinha aplicado de forma abusiva o auxílio autorizado sob condições pela Decisão Sernam 2, e isto após a aplicação abusiva do auxílio autorizado, igualmente sob condições, pela Decisão Sernam 1.

- (89) A Comissão considera que é conveniente recordar as razões que a levaram a impor as condições previstas no artigo 3.º da Decisão Sernam 2⁽²⁶⁾:

«[...] tendo em conta a utilização abusiva de um auxílio, conforme se constata atrás, e o prolongamento da duração do plano de reestruturação, a Comissão considera que a Sernam deve oferecer uma contrapartida específica, retirando-se dos segmentos de mercado com excesso de capacidade, a fim de que a aprovação de parte do auxílio em questão se possa justificar.

Com efeito, em mercados que sofrem de sobrecapacidade estrutural ou se encontram em declínio, a atribuição de auxílios estatais terá como consequência imediata dar a uma empresa que deveria ter cessado atividades devido às suas notórias dificuldades a possibilidade de ocupar artificialmente uma parte de mercados extremamente disputados, em detrimento de empresas concorrentes com uma situação financeira sólida. É preciso, pois, evitar que o auxílio tenha o indesejável efeito de afastar do mercado em disputa empresas em boa situação financeira, em proveito de empresas que se mostram incapazes de sobreviver pelos seus próprios meios.

Neste sentido, a Comissão considera que a Sernam se deverá desligar da atividade nos segmentos de mercado com excesso de capacidade, ou seja, no caso concreto, o segmento da grupagem/serviço de entregas clássico por via rodoviária.

Embora a Sernam tenha já iniciado tal retirada, a Comissão considera que os esforços empreendidos são insuficientes e devem ser prosseguidos de forma sustentada. Considera necessário, por isso, impor condições que permitam i) que a Sernam continue a expandir-se no sentido de uma diversificação inovadora, para um segmento de mercado a desenvolver (portanto, sem excesso de capacidade) e ii) que, nos segmentos de mercado com excesso de capacidade, em estagnação ou em declínio, os serviços da Sernam sejam substituídos pelos serviços de outros operadores (o que terá por efeito a libertação das quotas de mercado da Sernam nestes segmentos).

[...]

A Comissão lembra também que as condições da decisão (cessão da atividade rodoviária da Sernam a outras empresas e recentragem das atividades da Sernam no transporte ferroviário) são aplicáveis mesmo em caso de alienação da totalidade da Sernam (ativo e passivo) conforme preveem as autoridades francesas. Em contrapartida, caso a Sernam venda os seus ativos em bloco, a Comissão lembra que as duas condições supramencionadas, relativas à reestruturação da empresa, não se aplicarão, uma vez que a Sernam deixará de

⁽²⁴⁾ Decisão de 8 de julho de 2008, relativa às medidas executadas pela França em favor da Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNM), JO L 225, de 27 de agosto de 2009, p. 180.

⁽²⁵⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

⁽²⁶⁾ Pontos 208 a 217 da Decisão Sernam 2.

exercer atividades sob a sua forma jurídica atual e terá libertado as suas quotas de mercado em proveito do adquirente independente (que poderá de facto prosseguir as suas atividades com os ativos da Sernam).»

(90) A Decisão Sernam 2 prevê, assim, dois cenários de venda diferentes para a Sernam SA: a venda da totalidade da Sernam SA (ativos e passivos) e a venda unicamente dos ativos. Na primeira hipótese, a empresa que adquire os ativos e passivos está sujeita às condições estabelecidas no artigo 3.º, n.º 1, da Decisão Sernam 2; na segunda, estas condições não são aplicáveis.

(91) Convém ainda recordar o contexto mais amplo em que se inscrevem as Decisões Sernam 1 e Sernam 2 da Comissão. A Sernam SA, empresa constantemente em déficit, beneficiava de auxílios estatais ao funcionamento, que lhe foram concedidos pela sua empresa-mãe, a SNCF e que eram necessários para a sua sobrevivência.

(92) Era necessário pôr termo à sobrevivência artificial de uma empresa que ocupava indevidamente quotas de mercado, na medida em que não era competitiva. Daí resulta que, por um lado, o processo de financiamento regular pelo Estado da Sernam terminou e, por outro, que as distorções de concorrência criadas por tais financiamentos deviam desaparecer, ou dar origem a medidas de compensação. Deveriam assim ser recuperados as 41 milhões de EUR de auxílios ilegais incompatíveis, concedidos à empresa Sernam entre 2001 e 2004, e deveriam ser adotadas medidas compensatórias, libertando quotas de mercado em contrapartida dos 503 milhões de EUR de auxílio à reestruturação.

(93) Ora, a Comissão verifica, em primeiro lugar, que a forma como a França decidiu executar a decisão de 2004 vai diretamente contra os objetivos visados. Com efeito, as autoridades francesas prosseguiram a concessão de auxílios ao funcionamento ao abrigo da execução da referida decisão e esforçaram-se por preservar a continuidade económica da empresa, sem libertar as quotas de mercado e procurando, pelo contrário, reforçar a posição competitiva desta.

(94) É necessário, nesta fase, proceder a um exame sistemático dos meios utilizados pelas autoridades francesas para atingir os seus objetivos.

3.2. UTILIZAÇÃO ABUSIVA DO AUXÍLIO AUTORIZADO PELA DECISÃO SERNAM 2

(95) As autoridades francesas confirmam que as condições enunciadas no artigo 3.º, n.º 1, da Decisão Sernam 2 não foram respeitadas. Por conseguinte, a Comissão pode limitar-se a verificar se a França respeitou as condições estabelecidas no artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2. Recorde-se que o referido número está redigido da seguinte forma:

«Caso a Sernam venda em bloco os seus ativos até 30 de junho de 2005, ao preço de mercado, a uma sociedade sem vínculo jurídico com a SNCF, por meio de um processo transparente e aberto, as condições definidas no n.º 1 não são aplicáveis.»

(96) Tal como a seguir demonstrado, a França não respeitou essas condições.

3.2.1. A transferência das atividades não foi efetuada até 30 de junho de 2005

(97) Segundo as observações das autoridades francesas e do autor da primeira denúncia, em 30 de junho de 2005, a direção da SNCF aceitou apenas em princípio a oferta firme da Financière Sernam. O Protocolo de acordo que vincula todas as partes na transação não foi, no entanto, assinado em 21 de julho de 2005 e as diferentes operações de transferência só foram executadas em 17 de outubro de 2005.

(98) A Comissão conclui que a transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam não ocorreu até 30 de junho de 2005, tal como o exigia a condição imposta pela Decisão Sernam 2. Este facto é já suficiente para concluir que a França fez uma aplicação abusiva do auxílio autorizado de forma condicional pela Decisão Sernam 2.

3.2.2. A transferência das atividades não constitui uma venda ⁽²⁷⁾

(99) O contrato de venda nos sistemas jurídicos dos Estados-Membros da União baseia-se nos princípios desenvolvidos pelo direito romano (*emptio venditio*). A venda consiste na transferência de propriedade de um bem contra o pagamento de um preço. Esse preço deve ser, como sublinha o governo francês referindo-se ao direito francês, um preço positivo.

(100) Uma transação pela qual a pessoa que quer transmitir a propriedade de um ou mais bens oferece dinheiro à pessoa que os retoma não é uma venda, mas um tipo de contrato diferente.

(101) No presente caso, a SNCF pagou 59 milhões de EUR, procedendo à recapitalização da Sernam SA num montante de 57 milhões de EUR e da Sernam Xpress num montante de 2 milhões de EUR e concedeu várias garantias à Financière Sernam. O pagamento de 2 milhões de EUR pela Financière Sernam a favor da SNCF e da Sernam SA neutraliza a recapitalização da Sernam Xpress, mas não os outros elementos da transação. Por conseguinte, o contrato celebrado entre a SNCF e a Financière Sernam não pode ser qualificado como um contrato de

⁽²⁷⁾ A Comissão salienta que a questão de saber se um contrato pode ser qualificado como um contrato de venda é independente da questão de saber se a conclusão de um contrato corresponde ao comportamento de um operador privado.

venda. Tal facto não é, de resto, contestado pelas autoridades francesas, que explicam que as diferentes operações de transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam não constituem uma venda, porque o direito francês não lhes teria permitido efetuar uma venda que conduzisse a este resultado.

- (102) A Comissão conclui que o contrato entre a SNCF e a Financière Sernam não constitui uma venda. Também por esse motivo, o artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2 não foi respeitado, uma vez que não se verificou uma venda. Por conseguinte, a França fez uma aplicação abusiva do auxílio autorizado de forma condicional pela Decisão Sernam 2.

3.2.3. A transferência das atividades não constitui uma venda dos ativos, mas sim uma transferência da totalidade (ativos e passivos) da Sernam SA

- (103) Ainda que se considere que a transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam constitua uma venda, o respeito do artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2 pressupõe que esta venda incida exclusivamente nos ativos e não na totalidade (ativos e passivos) da Sernam SA. Tal resulta do ponto 217 da Decisão Sernam 2, citado no ponto 89 da presente decisão.
- (104) Tal como indicado na Secção 2.4., a transferência por parte da SNCF das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam assenta na utilização pela Sernam SA da sua filial detida a 100 %, a Sernam Xpress, para a qual foram transferidos os ativos da Sernam SA, bem como os passivos da mesma, com exceção de algumas das suas dívidas para com a sua empresa-mãe, a SNCF. Antes dessa transferência, a Sernam SA tinha sido recapitalizada pela SNCF num montante de 57 milhões de EUR e esses capitais frescos foram incluídos nos ativos transferidos. Após a transferência, a Sernam Xpress foi, por sua vez, recapitalizada pela SNCF num montante de 2 milhões de EUR. As ações da Sernam Xpress foram então vendidas à Financière Sernam pelo mesmo montante (2 milhões de EUR).
- (105) Tal como indicado na Secção 2.7.1.3., as autoridades francesas justificam essa operação pela dupla restrição do direito francês e da Decisão Sernam 2.
- (106) As referidas autoridades argumentam que o resultado global da transação é idêntico ao da venda dos ativos. Consequentemente, tal operação deveria ser equiparada a uma venda em bloco dos ativos da Sernam SA, na aceção do artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2.
- (107) A Comissão chegou a uma conclusão diferente, por duas razões.

3.2.3.1. *A transmissão consiste numa transferência em bloco dos ativos e passivos no âmbito de um grupo, seguido de uma venda das ações (share deal) da filial que os recebeu*

- (108) A operação efetuada pela SNCF permitiu à Financière Sernam adquirir as ações da Sernam Xpress e, por conseguinte, proceder a uma venda de ações (*share deal*).
- (109) É verdade que, numa primeira fase, a SNCF procedeu a uma operação qualificada pelo direito francês, segundo as autoridades francesas, como «entrada parcial de ativos» (na realidade de ativos e passivos). Contudo, mesmo analisada de forma isolada, esta operação não pode ser qualificada como «venda de ativos a um terceiro». Esta ocorreu por um preço negativo de 57 milhões de EUR e não constitui, por esse facto, uma venda (ver Secção 3.2.2.). Além disso, inclui não só os ativos, mas também todo o passivo, com exceção de determinadas dívidas da Sernam SA para com a sua empresa-mãe, a SNCF. Tratava-se, por conseguinte, de uma transferência da totalidade (ativos e passivos) da Sernam SA, e não de uma venda dos ativos (ver igualmente Secção 3.2.3.2.).
- (110) Por último, a transferência ocorreu para uma filial detida a 100 %, sendo a Sernam Xpress, uma entidade *ad hoc* e destinada a receber os ativos e passivos da Sernam SA, com o único objetivo de ser ela própria revendida à Financière Sernam. Consequentemente, tal transferência não foi feita para uma empresa terceira e independente da SNCF.
- (111) Numa segunda fase, as ações da Sernam Xpress foram vendidas à Financière Sernam, o que também não constitui uma venda dos ativos a um terceiro, mas uma transferência de ações ou *share deal* (e, por conseguinte, uma transferência da totalidade da empresa).
- (112) Consequentemente, nenhuma das operações efetuadas pela SNCF constitui uma venda em bloco dos ativos da Sernam SA a uma empresa sem vínculo jurídico com a SNCF, pelo que as condições previstas no artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2 não foram respeitadas.
- 3.2.3.2. *A transferência não foi limitada aos ativos, incluindo a totalidade (ativos e passivos) da Sernam SA*
- (113) O ponto 217 da Decisão Sernam 2, citado no ponto 89 da presente decisão, estabelece uma distinção clara entre, por um lado, uma venda dos ativos e, por outro, uma venda da totalidade (ativos e passivos) da Sernam SA. Resulta claramente deste ponto que se as autoridades francesas pretendessem, como era sua intenção no momento da adoção da Decisão Sernam 2, proceder à venda

da totalidade (ativos e passivos) da Sernam SA, estavam obrigadas a respeitar as condições previstas no artigo 3.º, n.º 1, da Decisão Sernam 2.

(114) O resultado das diferentes operações de transferência é que a Financière Sernam, ao adquirir a Sernam Xpress, adquiriu a totalidade dos ativos e passivos da Sernam SA no momento da adoção da Decisão Sernam 2, com as seguintes exceções: por um lado, os ativos foram acrescidos das injeções de 57 milhões de EUR a favor da Sernam SA e 2 milhões de EUR a favor da Sernam Xpress (ver também Secção 3.2.4. da presente decisão) e, por outro, os passivos foram reduzidos no montante do empréstimo participativo contraído pela empresa Sernam SA junto do grupo SNCF, passivo relativo à rescisão do contrato «IBM – GPS», e no montante da obrigação de reembolsar o auxílio incompatível de 41 milhões de EUR.

(115) Ora, estes ajustamentos à margem não podem ocultar o facto de o essencial dos ativos e passivos da Sernam SA terem sido efetivamente transferidos, em primeiro lugar, à Sernam Xpress e, seguidamente, para a Financière Sernam.

(116) A transferência das atividades não constitui, por conseguinte, uma venda dos ativos, mas sim uma transferência da totalidade (ativos e passivos) da Sernam SA, com algumas exceções. Por conseguinte e também por esta razão, as condições previstas no artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2 não foram respeitadas.

3.2.4. A transferência não se limitou aos ativos que a Sernam SA possuía no momento da Decisão Sernam 2, mas foi aumentada em 59 milhões de EUR

(117) Do lado dos ativos, a Comissão observa igualmente que foi acrescentado o montante de 59 milhões de EUR por força das recapitalizações da Sernam SA e da Sernam Xpress e que, no plano económico, tendo em conta o pagamento de 2 milhões de EUR pela Financière Sernam, este acréscimo é de 57 milhões de EUR. Tal acréscimo aos ativos não é autorizado pelo artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2.

3.2.5. A transferência das atividades não teve lugar por meio de um processo transparente e aberto

(118) As autoridades francesas organizaram, numa primeira fase, um processo transparente e aberto. No entanto, no final desse procedimento, a SNCF não tinha recebido qualquer proposta firme.

(119) Na sequência do fracasso do processo transparente e aberto, o contrato relativo às diferentes operações de transferência das atividades da Sernam SA foi celebrado com a Financière Sernam. Dado que esta última não tinha participado, enquanto tal e de forma autónoma, no processo transparente e aberto, a transferência das atividades acabou por não se verificar por meio de um processo transparente e aberto.

(120) Por esta razão igualmente, as condições previstas no artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2 não foram respeitadas.

3.2.6. A finalidade de uma venda dos ativos não foi respeitada

(121) A Decisão Sernam 2 explica no ponto 217 a finalidade de uma venda de ativos do seguinte modo:

«A Sernam [...] terá libertado as suas quotas de mercado em proveito do adquirente independente (que poderá de facto prosseguir as suas atividades com os ativos da Sernam).»

(122) A finalidade de uma venda dos ativos era, portanto, libertar as quotas de mercado e os ativos da Sernam SA, bem como permitir que um terceiro utilizasse esses ativos. A venda dos ativos tinha, pois, por objetivo interromper a atividade económica da Sernam SA.

(123) Ora, no caso em apreço, a Sernam SA foi integralmente adquirida pelos seus quadros, tendo sido reagrupada na futura Financière Sernam. A continuidade económica foi total; além disso, a empresa foi libertada de uma parte importante da sua dívida e recebeu capitais frescos num montante de 59 milhões de EUR, dos quais 57 milhões se mantêm economicamente a cargo da SNCF. Por conseguinte, para além do facto de a operação realizada não respeitar as condições previstas no artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2, também não permite atingir os objetivos prosseguidos por essa decisão. Pelo contrário, conduz a entidade económica a um reforço suscetível de agravar as distorções da concorrência, que as medidas impostas pela decisão visavam precisamente atenuar.

3.2.7. Os argumentos apresentados pela França não permitem demonstrar o cumprimento do artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2

(124) O argumento da França, segundo o qual as operações em termos globais seriam equivalentes a uma venda em bloco dos ativos não pode ser aceite. Com efeito, pela sua própria natureza, a primeira característica de uma venda em bloco de ativos consiste em não basear-se numa venda de ações. Por conseguinte, a Comissão não pode aceitar o argumento de que vários atos jurídicos diferentes (entrada parcial de ativos e passivos e seguidamente um *share deal*) corresponderiam a um ato jurídico (venda de ativos), ainda mais em virtude do facto de um dos atos jurídicos efetivamente executado constituir a negação do ato jurídico pretendido.

(125) Do mesmo modo, o argumento segundo o qual uma venda direta dos ativos da Sernam SA à Financière Sernam não é possível ao abrigo do direito francês não pode ser aceite. Em primeiro lugar, convém recordar que a Decisão Sernam 2 conferia à França dois meios alternativos de dar execução à decisão. Admitindo que a venda

de ativos era inaplicável, as autoridades francesas ainda podiam executar a decisão seguindo a possibilidade prevista no artigo 3.º, n.º 1, desta decisão (circunscrição das atividades da Sernam apenas à expedição de encomendas por via ferroviária, sendo o transporte rodoviário subcontratado). Em segundo lugar, se os credores terceiros se tivessem realmente oposto a uma venda a preço negativo, a Sernam SA poderia ter sido objeto de um processo coletivo, por forma a que a venda de ativos tivesse podido realizar-se no quadro desse processo.

- (126) Por último, se as autoridades francesas tinham dificuldades em executar a Decisão Sernam 2, deveriam contactar a Comissão, a fim de alcançar, com o acordo desta, uma solução baseada num plano alternativo, por força do princípio da cooperação leal prevista pelo artigo 4.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia (TUE). Embora as autoridades francesas tenham visitado a Comissão em 24 de novembro de 2004 e lhe tenham escrito oficialmente em 21 de dezembro de 2004 para a informar da opção de vender os ativos em bloco, sem descrever os elementos essenciais de tal venda, convém sublinhar que a França nunca notificou à Comissão uma alteração do plano de reestruturação aprovado condicionalmente por esta última na Decisão Sernam 2. Ora, a Secção 3.2.3. das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade ⁽²⁸⁾ confirma que um Estado-Membro não pode desviar-se do plano de reestruturação sem prévia notificação e aprovação pela Comissão.
- (127) Ora, a Comissão nunca deu o seu acordo à transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam realizada pela França.

3.2.8. Conclusão: A França não respeitou o artigo 3.º da Decisão Sernam 2 e executou de forma abusiva o auxílio de 503 milhões de EUR

- (128) Em conclusão, a Comissão considera que o artigo 3.º da Decisão Sernam 2 não foi respeitado. Consequentemente, o auxílio à reestruturação de 503 milhões de EUR condicionalmente autorizado pela Decisão Sernam 2 foi executado de forma abusiva.

3.2.9. O auxílio de 503 milhões de EUR é incompatível com o mercado interno

- (129) Uma vez que o auxílio de 503 milhões de EUR foi utilizado pelo beneficiário em violação da Decisão Sernam 2, não é compatível com o mercado interno com base nesta decisão.
- (130) Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, cabe ao Estado-Membro invocar as razões da compatibilidade de um auxílio. Visto que a França não invocou quaisquer razões que fundamentassem a compatibilidade, a Comissão conclui que o auxílio de 503 milhões de EUR é

incompatível com o mercado interno, devendo ser recuperado e o seu montante acrescido de juros a contar da data da sua colocação à disposição.

- (131) Esta recuperação deve ser efetuada junto da Financière Sernam, bem como das suas filiais, nomeadamente a Sernam Services e a Aster, que prosseguem atualmente a atividade económica, beneficiando do auxílio, anteriormente exercida pela Sernam SA (atualmente liquidada) e, em seguida, pela Sernam Xpress (cujo património foi absorvido pela Financière Sernam na sequência de uma transferência universal do património). Com efeito, há que considerar, em primeiro lugar, que a Sernam Xpress assumiu todos os elementos do ativo e uma parte do passivo da Sernam SA, na sequência de uma transação realizada dentro do grupo. A Sernam Xpress continua, por conseguinte, a atividade económica da Sernam SA (ver igualmente a demonstração pormenorizada inserida na Secção 3.3.). Seguidamente, devido à transferência universal do património, a Financière Sernam é a sucessora legal da Sernam Xpress. Por último, a Financière Sernam, bem como as suas filiais, nomeadamente a Sernam Service e a Aster, prosseguem a atividade da Sernam SA e da Sernam Xpress, continuando, portanto, a beneficiar do auxílio de 503 milhões de EUR inicialmente concedido à Sernam SA.

3.3. RECUPERAÇÃO DO AUXÍLIO DE 41 MILHÕES DE EUR

- (132) O auxílio estatal de 41 milhões de EUR, que deveria ser recuperado pela França junto do seu beneficiário por força da Decisão Sernam 2, foi inscrito no passivo da massa insolvente da empresa Sernam SA.
- (133) As autoridades francesas consideram que, nos termos do artigo 4.º da Decisão Sernam 2, a transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam, mediante um processo que qualificam como transparente e aberto, teria como consequência circunscrever a obrigação de recuperação unicamente à empresa Sernam SA.
- (134) O artigo 4.º da Decisão Sernam 2 tem a seguinte redação:

«A eventual alienação parcial ou total da Sernam deve efetuar-se ao preço de mercado e por meio de um processo transparente e aberto a todos os concorrentes. Nessas condições, a restituição do auxílio de 41 milhões de EUR incumbirá à sociedade Sernam, caso esta continue a existir.»

- (135) O artigo 4.º estabelece uma distinção consoante o facto de haver ou não uma interrupção da atividade económica da Sernam. No caso da cessação dessa atividade, não é necessário recuperar o auxílio junto dos que adquiriram os ativos ao preço de mercado no quadro de um processo transparente e aberto.

⁽²⁸⁾ JO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

(136) A Comissão observa, aliás, que, na sua jurisprudência, o Tribunal de Justiça e o Tribunal de Primeira Instância atribuem uma importância decisiva a estes fatores.

(137) O acórdão SMI ⁽²⁹⁾ distingue duas hipóteses em caso de venda das atividades que tenham beneficiado de um auxílio, a saber, a venda das partes sociais da empresa, na sequência da qual a empresa que beneficiou dos auxílios conserva a sua personalidade jurídica (*share deal*) e a venda da totalidade ou de uma parte dos ativos da empresa a outra empresa, na sequência da qual a atividade económica que beneficiou do auxílio deixou de ser exercida pela mesma pessoa jurídica (*asset deal*).

(138) Relativamente ao *share deal*, o Tribunal de Justiça estabeleceu o seguinte ⁽³⁰⁾:

«[...] quando uma empresa que beneficiou de um auxílio de Estado ilegal é comprada ao preço de mercado, isto é, ao preço mais elevado que um investidor privado, atuando em condições concorrenciais normais, estava disposto a pagar por essa sociedade na situação em que se encontrava, designadamente após ter beneficiado de auxílios de Estado, o elemento de auxílio foi avaliado ao preço de mercado e incluído no preço de compra. Nestas condições, não se pode considerar que o comprador foi beneficiado relativamente aos outros operadores presentes no mercado (v., neste sentido, acórdão de 20 de setembro de 2001, Banks, C-390/98, Coletânea, p. I-6117, n.º 77).

Tratando-se do caso vertente, a empresa que recebeu os auxílios de Estado ilegais mantém a sua personalidade jurídica e continua a exercer, para ela própria, as atividades subvencionadas pelos auxílios de Estado. Consequentemente, é, em princípio, esta empresa que fica com a vantagem concorrencial ligada aos referidos auxílios e, portanto, é ela que deve ser obrigada a reembolsar o montante igual ao dos auxílios. [...]»

(139) Quanto ao *asset deal*, o Tribunal prossegue da seguinte forma ⁽³¹⁾:

«É verdade que não se pode excluir que, na hipótese de serem constituídas sociedades de credores a fim de se prosseguir uma parte das atividades da empresa beneficiária dos auxílios quando esta abriu falência, as referidas sociedades possam igualmente, se for caso disso, ser obrigadas a proceder ao reembolso dos auxílios em questão, quando se prove que ficam com o gozo efetivo da vantagem concorrencial ligada ao benefício dos referidos auxílios. Poderia ser esse o caso, nomeadamente, quando essas sociedades de credores adquirirem ativos da sociedade em liquidação, sem pagar em contrapartida um preço conforme com as condições de mercado, ou quando se demonstre que a constitui-

ção de tais sociedades teve por efeito contornar a obrigação de restituição desses auxílios.»

(140) A mesma distinção encontra-se no acórdão *Seleco* ⁽³²⁾. Nesse acórdão, o Tribunal de Justiça confirma que a Comissão poderá vir a exigir que a recuperação não se limite à empresa inicial, mas que se alargue à empresa que assegura a sua perenidade graças aos meios de produção que lhe foram transferidos, quando determinados elementos da transferência permitirem constatar uma continuidade económica entre as duas entidades. O Tribunal aceitou igualmente a pertinência dos seguintes indicadores para estabelecer uma continuidade económica: o objeto da transferência (ativos e passivos, continuidade do pessoal da empresa, ativos agrupados), o preço da transferência, a identidade dos acionistas ou dos proprietários da empresa adquirente e da original, o momento em que a transferência é realizada (após o início das investigações, do início do procedimento ou da decisão final) ou por fim a lógica económica da operação ⁽³³⁾.

(141) Afigura-se oportuno sublinhar também que as vendas de ativos nos processos SMI e *Seleco* foram efetuadas no âmbito de um processo coletivo, sob o controlo de um juiz. Tais vendas só incidiam numa parte dos ativos das empresas sujeitas ao processo coletivo. Além disso, segundo o Tribunal, não tinha sido estabelecido que não correspondiam às condições do mercado.

(142) O Tribunal analisou um *asset deal* no acórdão CDA ⁽³⁴⁾, tendo nomeadamente verificado se, no caso em apreço, existiam elementos que permitissem concluir pela existência de uma tentativa de contornar a ordem de recuperação através de uma venda parcial de ativos. O Tribunal considerou que, no caso concreto, não tinha sido estabelecida pela Comissão uma tal vontade e que a CDA não mantinha o gozo efetivo da vantagem concorrencial ligada ao benefício dos auxílios concedidos. O Tribunal baseou esta constatação em dois elementos factuais: a venda foi limitada a uma parte dos ativos, vendidos em bloco, e esta forma de proceder (isto é, a venda em bloco) permitiu obter um montante mais elevado do que o que teria sido obtido vendendo separadamente os elementos do ativo em causa.

(143) Convém, portanto, examinar a transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam à luz dos critérios desenvolvidos pelo Tribunal de Justiça e pelo Tribunal de Primeira Instância, com vista a determinar se se deve alargar a recuperação à Financière Sernam e às suas filiais, Sernam Services e Aster.

⁽³²⁾ Relativamente ao *share deal*, ver acórdão do Tribunal de Justiça de 8 de maio de 2003, Itália e SIM 2 Multimedia/Comissão, C-328/99 e C-399/00, Coletânea, 2003, p. I-4035, n.º 83: «É exato que a venda de ações de uma sociedade beneficiária de um auxílio ilegal por um acionista a um terceiro não influencia a obrigação de recuperação», relativamente ao *asset deal*, ver os n.ºs 65 a 85 do mesmo acórdão.

⁽³³⁾ Acórdão Itália e SIM 2 Multimedia/Comissão, já citado na nota 32, n.ºs 77 e 78.

⁽³⁴⁾ Acórdão CDA Datenträger Albrechts/Comissão, já citado na nota 17.

⁽²⁹⁾ Acórdão Alemanha/Comissão, já citado na nota 15.

⁽³⁰⁾ Acórdão Alemanha/Comissão, já citado na nota 15, n.ºs 80 e 81.

⁽³¹⁾ Acórdão Alemanha/Comissão, já citado na nota 15, n.º 86.

- (144) No que diz respeito, em primeiro lugar, à transferência de todos os ativos e passivos da Sernam SA, com exceção de três passivos financeiros (empréstimo participativo contraído pela empresa Sernam SA junto do grupo SNCF, passivo relativo à rescisão do contrato «IBM – GPS» e obrigação de reembolso do auxílio incompatível de 41 milhões de EUR) para a Sernam Xpress, a Comissão observa que tal transferência abrangia a totalidade da empresa (ver Secção 3.2.3.). Por conseguinte, existe uma continuidade económica entre a Sernam SA e a Sernam Xpress. Este aspeto diferencia o presente caso dos factos que deram origem aos acórdãos *SMI*, *Seleco* e *CDA*, que diziam apenas respeito à venda de uma parte dos ativos. Além disso, a transferência realizou-se no âmbito de um grupo. Ocorreu após uma decisão final da Comissão que intimava a recuperação do auxílio e a sua única lógica económica consistia em permitir a prossecução das atividades da Sernam 2, sem dever respeitar as condições impostas pelo artigo 3.º da Decisão Sernam 2. Todos os critérios que permitem demonstrar a continuidade económica na aceção da decisão e do acórdão *Seleco* estão, portanto, presentes.
- (145) A Comissão observa ainda que a transferência para Sernam Xpress não se processou de acordo com as condições de mercado. A transferência para a Sernam Xpress teve lugar a um preço negativo e não ocorreu na sequência de um processo transparente e aberto (ver Secção 3.2.5.). Ao preço negativo de 57 milhões de EUR, que é concebido como um auxílio ao funcionamento que permite cobrir as perdas da Sernam Xpress relativas aos anos de 2005 a 2008 ⁽³⁵⁾, acresce a remissão da dívida da Sernam SA para com a SNCF, num montante de 38,5 milhões de EUR (ver ponto 27). Por último, a Comissão observa igualmente que os passivos que permanecem na Sernam SA são dívidas para com terceiros e não para com a SNCF. Através da injeção de capital de 57 milhões de EUR, a SNCF permitiu que a Sernam Xpress, pelo menos em relação ao período de 2005 a 2008, honrasse a totalidade das suas dívidas. Se, em contrapartida, a SNCF tivesse vendido apenas os ativos a um preço positivo, as dívidas da Sernam SA para com terceiros só teriam sido honradas num montante correspondente às receitas da venda. Este é um índice suplementar de que o equilíbrio contratual entre a SNCF e a Financière Sernam não corresponde às condições de mercado.
- (146) Importa igualmente assinalar que o preço negativo de 57 milhões de EUR é mais elevado do que a melhor oferta recebida aquando do convite à apresentação de propostas infrutífero, que tinha sido um preço negativo de 56,4 milhões de EUR (oferta na segunda fase [candidato 5]).
- (147) A transferência permitiu que a Sernam Xpress se eximisse da ordem de recuperação de 41 milhões de EUR que pesava sobre a Sernam SA e que prosseguisse as atividades da Sernam SA sem dever reembolsar o auxílio e sem dever respeitar as condições previstas no artigo 3.º da Decisão Sernam 2.
- (148) Por estas razões, a Comissão conclui que a transferência das atividades da Sernam SA para a Sernam Xpress teve como consequência o facto de a Sernam Xpress manter o gozo efetivo da vantagem concorrencial ligada ao benefício dos auxílios concedidos. Com efeito, registou-se uma continuidade económica entre as duas empresas e a transferência correspondeu a uma forma de contornar a ordem de recuperação que pesava sobre a Sernam SA.
- (149) Tal como explicado nos acórdãos *SMI* e *Seleco*, a venda por um acionista de ações de uma empresa beneficiária de um auxílio ilegal a um terceiro não afeta a obrigação de recuperação junto da empresa beneficiária. Assim, a venda das quotas sociais da Sernam Xpress à Financière Sernam não teve como consequência libertar a Sernam Xpress da obrigação de reembolsar o auxílio de 41 milhões de EUR.
- (150) Na sequência da fusão entre a Sernam Xpress e a Financière Sernam, a obrigação de recuperação foi transferida para a Financière Sernam. Além disso, esta e as suas filiais, nomeadamente a Sernam Services e a Aster, prosseguem a atividade da Sernam SA e da Sernam Xpress, continuando, por conseguinte, a beneficiar do auxílio de 41 milhões de EUR inicialmente concedido à Sernam SA.
- (151) Além disso, pelas razões expostas no ponto 3.4, os argumentos utilizados pelas autoridades francesas em aplicação do princípio do investidor privado numa economia de mercado devem ser rejeitados.

3.4. SOBRE O NOVOS AUXÍLIOS CONCEDIDOS À SERNAM XPRESS

- (152) O Protocolo de Acordo de 21 de julho de 2005 prevê um certo número de medidas que poderão constituir novos auxílios (ver ponto 36). A Comissão deve verificar se estas medidas constituem novos auxílios e, se for caso disso, se estes auxílios podem ser declarados compatíveis com o mercado interno.
- (153) Segundo as autoridades francesas, todas estas medidas estariam em conformidade com o princípio do investidor privado numa economia de mercado. A SNCF teria transferido as atividades da Sernam SA para a empresa que apresentou a melhor oferta no quadro de um concurso transparente e aberto e essa oferta, embora consista num preço negativo, seria menos onerosa para o acionista Estado do que a liquidação da Sernam.

⁽³⁵⁾ Ver relatório do ABN AMRO transmitido pelas autoridades francesas e descrito na Secção 2.5.8.2 da Decisão de início do procedimento, p. 47.

- (154) A Comissão considera que, numa situação de recuperação do auxílio, não se deve aplicar o princípio do investidor privado. O Estado atua, no momento da recuperação de um auxílio, em conformidade com as obrigações que lhe incumbem por força do direito da União e não como um Estado acionista.
- (155) A Comissão observa, por outro lado, que o artigo 3.º, n.º 2, da Decisão Sernam 2 concebeu a venda de ativos como um equivalente das medidas de compensação previstas no artigo 3º, n.º 1. De acordo com o ponto 40 das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade ⁽³⁶⁾, a cessão de uma atividade deficitária não pode ser considerada uma medida compensatória. O preço negativo aprovado entre a SNCF e a Financière Sernam demonstra que se trata da cessão de uma atividade deficitária, que não pode ser equivalente a uma medida compensatória. No caso em apreço, o preço negativo representa um auxílio ao funcionamento da empresa, que é, pela sua natureza, inadequado para reduzir as distorções da concorrência.
- (156) Além disso, se se aceitasse a posição defendida pela França, este país poderia eximir-se da sua obrigação de recuperar junto da Sernam SA e de qualquer empresa que prossiga a sua atividade económica o auxílio incompatível de 41 milhões de EUR declarado incompatível pela Decisão Sernam 2, bem como o auxílio de 503 milhões de EUR executado de forma abusiva. Este resultado estaria em flagrante contradição com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, segundo a qual o Estado-Membro deve proceder sem atrasos à recuperação do auxílio, recorrendo a todos os meios jurídicos disponíveis, incluindo o arresto dos ativos da empresa e se necessário a colocação em liquidação da mesma, caso esta não esteja em condições de proceder ao reembolso em questão ⁽³⁷⁾.
- (157) A aceitação da posição defendida pela França conduziria também a uma discriminação entre uma empresa privada e uma empresa pública. Enquanto o Estado prosseguiria a recuperação junto da empresa privada, se necessário até à sua liquidação, uma empresa pública poderia escapar a esta situação com a única condição de que seria menos caro para o Estado vendê-la a um preço negativo em vez de recuperar os auxílios ilegais e incompatíveis que recebeu.
- (158) Por estas razões, a Comissão considera que o princípio do investidor privado numa economia de mercado não pode ser invocado pela França para eximir as medidas previstas no Protocolo de Acordo de 21 de julho de 2005 da noção de auxílio estatal.
- (159) É, portanto, necessário estabelecer se as medidas em questão conferiram uma vantagem à Sernam Xpress ou

à Financière Sernam. Dado que estas duas empresas se fundiram posteriormente, não é necessário distinguir entre as vantagens concedidas a uma ou a outra. Os outros três critérios para estabelecer a existência de um auxílio estão preenchidos: as medidas foram concedidas mediante recursos de uma empresa pública, a SNCF; a SNCF é um organismo de direito público (EPIC) sujeito a uma vigilância muito estreita do Estado; a concessão da vantagem é, por conseguinte, imputável ao Estado. Visto que a Sernam Xpress e a Financière Sernam exerciam atividades no setor do transporte rodoviário, que está aberto à concorrência na União, a vantagem é suscetível de distorcer a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

3.4.1. Quanto à recapitalização da Sernam SA num montante de 57 milhões de EUR por parte da SNCF

- (160) Através da recapitalização da Sernam SA num montante de 57 milhões de EUR por parte da SNCF, a Sernam SA recebeu uma vantagem financeira considerável, de que não dispõem os seus concorrentes. Esta vantagem foi posteriormente transferida em conjunto com os outros ativos e passivos, para a Sernam Xpress.

3.4.2. Quanto à recapitalização da Sernam Xpress num montante de 2 milhões de EUR por parte da SNCF

- (161) Através da recapitalização da Sernam Xpress de 2 milhões de EUR por parte da SNCF, a Sernam Xpress recebeu uma vantagem financeira considerável, de que não dispõem os seus concorrentes. No entanto, a Comissão observa que a SNCF recebeu da Financière Sernam um pagamento de 2 milhões de EUR, que neutraliza a recapitalização de 2 milhões de EUR, que, por conseguinte, não confere qualquer vantagem.

3.4.3. Quanto à remissão das dívidas da Sernam SA para com a SNCF

- (162) Como explicado no ponto 33, a transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam não compreende dois créditos da SNCF sobre a Sernam SA, num montante de 38,5 milhões de EUR. Através da remissão destas dívidas, a SNCF concedeu uma vantagem num montante igual a favor da Sernam Xpress/Financière Sernam.

3.4.4. Quanto às garantias concedidas pela SNCF

- (163) No momento da transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam, a SNCF concedeu as seguintes garantias:

— comprometeu-se a terminar num prazo estabelecido a adaptação de um sítio específico (Valenton) necessário para a exploração do TBE, sob pena de uma multa de 1 milhão de EUR em caso de atraso;

⁽³⁶⁾ JO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

⁽³⁷⁾ Acórdão Itália e SIM 2 Multimedia/Comissão, já citado na nota 32, n.º 69.

- a empresa comprometeu-se a cobrir um eventual aumento das rendas de novos locais de exploração, limitado a um diferencial de um máximo de 3 milhões de EUR;
 - prorrogou por três anos o direito de regresso de [...] trabalhadores ferroviários destacados na Sernam;
 - prorrogou por três anos um protocolo social que garante a [...] empregados da Sernam uma reclassificação no âmbito da SNCF em caso de despedimento (pela Sernam);
 - garantiu a «perenidade do *train bloc express* (TBE)»⁽³⁸⁾ e o acesso ao TBE⁽³⁹⁾. a este título, a SNCF pagou 3 milhões de EUR à Sernam Xpress.
- (164) No que diz respeito às duas primeiras garantias, é evidente que conferem uma vantagem à Sernam Xpress/Financière Sernam. Com efeito, na ausência destas duas garantias, a Sernam Xpress e a Financière Sernam teriam de suportar, elas próprias, os custos em questão.
- (165) No que diz respeito às garantias TBE, a Comissão considera que reduzem significativamente o risco da Sernam Xpress/Financière Sernam. Por conseguinte, conferem a estas duas empresas uma vantagem.
- (166) Segundo a França, a garantia concedida aos trabalhadores ferroviários beneficiaria na realidade a SNCF. Com efeito, a SNCF teria destacado um certo número de trabalhadores ferroviários para a Sernam SA. Tais trabalhadores, cujo custo foi suportado pela Sernam SA, teriam o direito de reintegrarem os quadros da SNCF mediante simples pedido. Tendo em conta os receios que uma privatização poderia suscitar, a SNCF prorrogou o período durante o qual estes trabalhadores podiam exercer esse direito, a fim de evitar um retorno em massa dos mesmos, que seria mais oneroso para a SNCF.
- (167) A Comissão considera que na ausência desta garantia, os trabalhadores ferroviários teriam muito provavelmente solicitado a sua reintegração na SNCF no momento da transferência das atividades. A Sernam Xpress teria de os substituir por outros funcionários com estatuto privado. A Comissão considera que é provável que, no caso em apreço, o salário destes novos empregados teria sido menos elevado do que o dos trabalhadores ferroviários, o que teria compensado o custo adicional para a Sernam Xpress, decorrente da sua experiência mais limitada ou ainda das dificuldades recrutar um número importante de novos trabalhadores em muito pouco tempo.
- (168) Quanto à prorrogação da garantia de reclassificação por um período de três anos, a França considera que constitui um direito individual concedido a certos empregados pela SNCF. Nem a Financière Sernam, nem a Sernam Xpress seriam partes nesse acordo.
- (169) A Comissão não está de acordo com esta análise. Com efeito, esta garantia torna mais atrativo permanecer empregado na Sernam Xpress durante o período em questão, sem que a Sernam Xpress tenha de suportar qualquer custo adicional.
- (170) A Comissão conclui que as garantias concedidas pela SNCF no Protocolo de 21 de julho de 2005, com exceção da garantia para os trabalhadores ferroviários, conferem uma vantagem à Sernam Xpress/Financière Sernam.
- (171) Enquanto o valor das três primeiras garantias é facilmente quantificável (1 milhão de EUR, 3 milhões de EUR e 3 milhões de EUR, respetivamente), tal não é o caso para a garantia de reclassificação dos trabalhadores. A França deveria ter estabelecido o aumento de salário que a Sernam Xpress/Financière Sernam teria de conceder aos trabalhadores na ausência dessa garantia para alcançar o mesmo objetivo.

3.4.5. Quanto ao preço de venda

- (172) No ponto 164 da Decisão de início do procedimento, a Comissão tinha colocado a questão de saber se o preço negativo «pago» pela Financière Sernam correspondia ao valor de mercado. A este respeito, a Comissão observa que, entretanto, verificou-se a fusão entre a Sernam Xpress e a Financière Sernam e que um eventual auxílio à Financière Sernam consubstanciado num preço negativo demasiado elevado não ultrapassaria os 57 milhões de EUR de auxílio que a Sernam Xpress recebeu como novo auxílio. Assim, deixa de ser necessário pronunciar-se sobre a questão de um eventual auxílio ao comprador.

3.4.6. Conclusão sobre a existência de novos auxílios

- (173) As medidas previstas no Protocolo de Acordo de 21 de julho de 2005 e descritas na presente Secção 3.4 constituem novos auxílios a favor da Sernam Xpress/Financière Sernam.

3.4.7. Incompatibilidade com o mercado interno e recuperação

- (174) Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, cabe ao Estado-Membro invocar as razões que fundamentam a compatibilidade de um auxílio. Visto que a França não invocou quaisquer razões que levassem a concluir pela compatibilidade, a Comissão chega à conclusão de que estes auxílios são incompatíveis com o mercado interno e devem ser recuperados, devendo o seu montante ser acrescido de juros.
- (175) Esta recuperação deve ser efetuada junto da Financière Sernam, bem como das suas filiais, nomeadamente a Sernam Services e a Aster, que prosseguem atualmente a atividade económica, que beneficiou do auxílio, anteriormente exercida pela Sernam Xpress (objeto de fusão com a Financière Sernam).

⁽³⁸⁾ Pontos 72 a 74 da Decisão de início do procedimento.

⁽³⁹⁾ Pontos 75 a 77 da decisão de início do procedimento.

3.5. RELATIVAMENTE À CLÁUSULA RESOLUTIVA

- (176) O Protocolo de Acordo de 21 de julho de 2005 contém uma cláusula resolutiva em caso de decisão negativa da Comissão Europeia no prazo de cinco anos a contar da conclusão do Protocolo de Acordo. Esta cláusula pode igualmente constituir um novo auxílio. No entanto, em tal hipótese, a medida corretiva consistiria na sua inaplicabilidade. Uma vez que a cláusula permaneceu, de facto, inaplicada, este resultado foi alcançado. Por conseguinte, não é necessário analisar mais em pormenor a cláusula em questão.

3.6. QUANTO À CONFIANÇA LEGÍTIMA

- (177) O argumento invocado pelas autoridades francesas, segundo o qual as diligências (designadamente a sua visita à Comissão em 24 de novembro de 2004 e a sua carta de 21 de dezembro de 2004) efetuadas de boa fé junto da Comissão, em conformidade com o seu dever de cooperação, teria feito nascer uma confiança legítima na conformidade da transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam com a Decisão Sernam 2 e o direito da União, não pode ser aceite.

- (178) Com efeito, as informações comunicadas pela França limitavam-se a informar a Comissão da opção pela venda dos ativos em bloco sem descrever os elementos essenciais da operação de transferência dos ativos da Sernam SA. Em especial, na carta de 21 de dezembro de 2004 dirigida à Comissão, a França limitou-se a indicar determinados elementos relativos à organização do processo de cessão dos ativos e a indicar o seu carácter aberto e transparente, com vista a realizar uma venda a um preço de mercado antes de 30 de junho de 2005.

- (179) Nenhum dos seguintes elementos foi na altura assinalado à Comissão:

- 1) o facto de a cessão prevista assentar numa transferência intragrupo dos ativos e passivos para outra entidade jurídica (Sernam Xpress), seguida de uma cessão dessa outra entidade (*share deal*);
- 2) o facto de uma parte dos passivos serem transferidos com os ativos e que apenas a ordem de recuperação relativa ao auxílio de 41 milhões de EUR e os créditos da SNCF, num montante de 38,5 milhões de EUR permanecerem no passivo da Sernam SA;
- 3) o facto de a França estar disposta a recapitalizar a Sernam SA e a Sernam Xpress em caso de oferta de retoma a um preço negativo.

- (180) Na ausência de informação sobre estes elementos, não era possível à Comissão prever a forma como a França

acabou por aplicar a Decisão Sernam 2. Pelo contrário, na carta de 21 de dezembro de 2004 sugere-se que a cessão seria realizada sem distinção entre os passivos e a um preço positivo, uma vez que indica que assim que a cessão for realizada, o produto resultante será utilizado para o reembolso dos passivos da pessoa coletiva Sernam, nomeadamente o auxílio incompatível, no quadro dos procedimentos nacionais habituais.

- (181) Se, atendendo ao carácter negativo dos preços oferecidos pelos ativos da Sernam SA, a eventualidade de uma recapitalização (elemento 3) só surgiu aquando da receção das propostas, pelo menos o início de uma venda dos ativos com uma parte dos passivos (elemento 2) deveria, em princípio, já ser conhecido da França quando esta redigiu a sua carta de 21 de dezembro de 2004. Seja como for, as autoridades francesas não podem pretender beneficiar de uma confiança legítima sem ter espontaneamente informado, em 21 de dezembro de 2004 ou mais tarde, a Comissão acerca destes elementos substanciais.

- (182) Por último e sobretudo, se as autoridades francesas tinham dificuldades em executar a Decisão Sernam 2, deveriam contactar a Comissão, a fim de alcançar, com o acordo desta, uma solução com um plano alternativo por força do princípio da cooperação leal previsto no artigo 4º, n.º 3, do TUE. A Secção 3.2.3. das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade⁽⁴⁰⁾ confirma que, em aplicação deste princípio geral, um Estado-Membro não pode desviar-se do plano de reestruturação sem prévia notificação e aprovação pela Comissão.

- (183) Além disso, a Comissão nunca deu o seu acordo à transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam, executada pela França.

- (184) A Comissão conclui, por conseguinte, que nem a França, nem os beneficiários do auxílio podem invocar a confiança legítima.

4. RECUPERAÇÃO

- (185) A Comissão concluiu que as condições enunciadas na Decisão Sernam 2 não foram respeitadas. Consequentemente, as medidas de auxílio autorizadas pela Decisão Sernam 2 foram executadas de forma abusiva, na aceção do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999. Na ausência da apresentação por parte da França de razões que justifiquem a compatibilidade desses auxílios, considera-se que são incompatíveis com o mercado interno. A França deve, por conseguinte, tomar todas as medidas necessárias para proceder à recuperação desses auxílios, acrescidos dos respetivos juros.

⁽⁴⁰⁾ JO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

- (186) O montante destas medidas de auxílio ascende a 503 milhões de EUR. É composto por uma parte de diversos auxílios à reestruturação num montante de 2 938 milhões de francos, ou seja, 448 milhões de EUR. Estes auxílios estão inseridos no Quadro 3 da Decisão de 30 de abril de 2003, cujos elementos principais são inseridos no quadro abaixo apresentado:

(Em milhões de francos franceses)

Capital inicial	44
Financiamento do prejuízo 2000	698
Financiamento do prejuízo 2001	252
Financiamento da reestruturação : entrada SNCF	1 300
Financiamento da reestruturação: emp.participativo da SNCF	250
Custo adicional dos trabalhadores ferroviários	394
Total do auxílio à reestruturação	2 938

- (187) Para atingir o montante de 503 milhões de EUR, é necessário acrescentar o montante dos auxílios pagos no âmbito dos contratos de transporte de bagagens e de imprensa num montante de 34 milhões de EUR e no âmbito dos contratos de fornecimentos num montante de 21 milhões de EUR.
- (188) Para mais pormenores, remete-se para a Decisão Sernam 1 de 23 de maio de 2001.
- (189) A fim de proceder à recuperação efetiva e imediata do auxílio, as autoridades francesas devem fornecer a data em que cada auxílio foi colocado à disposição do beneficiário⁽⁴¹⁾. É a partir dessa data que devem ser calculados numa base composta os juros relativos à recuperação em relação a cada medida, em conformidade com o Capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004⁽⁴²⁾.
- (190) Do mesmo modo, o auxílio de 41 milhões de EUR já considerado incompatível pela Decisão Sernam 2 deve ser recuperado, acrescido dos juros calculados segundo o mesmo método.
- (191) Por último, a recapitalização de 57 milhões de EUR, a remissão das dívidas da Sernam SA para com a SNCF num montante de 38,5 milhões de EUR e as garantias concedidas pela SNCF no momento da transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam, com exceção da garantia concedida aos trabalhadores ferroviários, constituem igualmente auxílios estatais incompatíveis com o mercado interno. Estes novos auxílios devem ser recuperados, acrescidos dos juros calculados segundo o mesmo método. Relativamente ao método de cálculo dos montantes a recuperar, a Comissão remete para os pontos 171 e 189 da presente decisão.
- (192) De modo a determinar o montante de auxílios a recuperar, a França pode ter em conta eventuais montantes recebidos pela SNCF no quadro da liquidação da empresa Sernam SA a título de reembolso do auxílio de 41 milhões, acrescido de juros e/ou do empréstimo participativo, acrescido de juros.
- (193) Caso a SNCF tenha recebido um reembolso global pela totalidade dos seus créditos, a França só poderá ter em conta eventuais montantes recuperados pela SNCF na sequência da liquidação da Sernam SA em proporção do rácio entre o montante das duas medidas de auxílio que foram registadas e o montante total dos créditos inscritos no passivo da empresa Sernam SA.
- (194) Estas recuperações, incluindo a recuperação dos auxílios inicialmente concedidos à Sernam SA e à Sernam Xpress, devem ser efetuadas junto da Financière Sernam, bem como das suas filiais, Sernam Service e Aster, que prosseguem atualmente a atividade económica, que beneficiou dos auxílios, anteriormente exercida pela Sernam Xpress (objeto de fusão com a Financière Sernam) e antes dessa pela Sernam SA.
- (195) Com efeito, não existe qualquer dúvida de que a Sernam Xpress e as suas filiais operacionais Sernam Services e Aster continuaram a atividade económica da Sernam SA, visto que a transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam, executada pela França, tinha precisamente este objetivo. Além disso, dos elementos constantes do processo resulta que a Sernam Xpress, a Sernam Services e a Aster continuaram a exercer a atividade, que beneficiou do auxílio, segundo o plano de negócios em curso da Sernam SA e com o mesmo pessoal. Seguidamente, em 30 de junho de 2011, a Financière Sernam, na qualidade de sócio único, dissolveu a empresa Sernam Xpress e absorveu o seu património. A Financière Sernam constitui assim a sucessora jurídica da Sernam Xpress, bem como o seu sucessor económico visto que é esta empresa (Financière Sernam) que atualmente detém e controla diretamente as filiais operacionais, que são a Sernam Services e Aster. Além disso, a Financière Sernam e as suas filiais, nomeadamente a Sernam Services e a Aster, prosseguem a atividade da Sernam SA e da Sernam Xpress, continuando assim a beneficiar do auxílio. Além disso, em maio de 2011, a Sernam Services recebeu uma entrada de ativos, com a transferência da marca Sernam, que é avaliada em 15 milhões de EUR, sem pagar uma contrapartida adequada. Quanto à Aster, por um lado beneficiou, em março de 2008, de uma entrada de fundos de 5 milhões de EUR em conta à ordem, montante que lhe foi oferecido em julho de 2008; por outro lado, foi recapitalizada em dezembro de 2011 através da remissão do montante de 5 599 998 EUR inscritos numa conta à ordem. Estas

⁽⁴¹⁾ Os valores indicados na presente decisão são arredondados ao milhão. O cálculo dos juros deverá, pelo contrário, basear-se no montante exato de cada um dos auxílios.

⁽⁴²⁾ JO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

duas filiais beneficiaram assim dos auxílios inicialmente concedidos à Sernam SA e à Sernam Xpress, não apenas como empresas que fazem parte do grupo e devido ao facto de prosseguirem a atividade destas, mas também devido à transferência de determinados ativos ou às medidas de recapitalização a seu favor.

(196) É conveniente precisar que a Sernam SA também nasceu da transformação em sociedade anónima da Sernam SCS no final de 2001 (ver, a este respeito, a Decisão Sernam 2, ponto 11). Consequentemente, a Sernam SCS foi o beneficiário original de uma parte dos auxílios em questão.

(197) Dado que a empresa Financière Sernam, bem como a sua filial Sernam Services, foram colocadas sob administração judicial, em 31 de janeiro de 2012, e a Aster, filial da Financière Sernam, foi colocada em liquidação judicial em 3 de fevereiro de 2012, as autoridades francesas são convidadas a determinar o montante dos auxílios, acrescidos de juros, a recuperar sem demora, a fim de serem registados no passivo destas empresas.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. Os auxílios estatais num montante de 503 milhões de EUR concedidos pela França à Sernam SCS (que passou a ser Sernam SA) e aprovados pela Comissão através da Decisão 2006/367/CE⁽⁴³⁾, de 20 de outubro de 2004, foram executados de forma abusiva. Tais auxílios são incompatíveis com o mercado interno. Os referidos auxílios beneficiaram igualmente a Sernam Xpress, bem como a Financière Sernam e as suas filiais, Sernam Services e Aster.

2. O auxílio estatal num montante de 41 milhões de EUR, concedido pela França à Sernam SCS e declarado incompatível pela Decisão Sernam 2, beneficiou igualmente a Sernam Xpress, bem como a Financière Sernam e as suas filiais, nomeadamente a Sernam Services e a Aster.

3. A recapitalização de 57 milhões de EUR da Sernam SA realizada pela SNCF, a remissão de dívidas da Sernam SA operada pela SNCF num montante de 38,5 milhões de EUR e as garantias concedidas pela SNCF no momento da transferência das atividades da Sernam SA para a Financière Sernam, com exceção da garantia concedida aos trabalhadores ferroviários, constituem auxílios estatais incompatíveis com o mercado interno.

Artigo 2.º

1. A França deve recuperar os auxílios referidos no artigo 1.º junto da Financière Sernam e das suas filiais, Sernam Services e Aster.

2. O auxílio a recuperar vencerá juros, a contar da data em que foi colocado à disposição do beneficiário e até à data da sua recuperação efetiva.

3. Os juros devem ser calculados numa base composta em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão de 21 de abril de 2004.

Artigo 3.º

1. A recuperação do auxílio visado no artigo 2.º é imediata e efetiva.

2. A França deve assegurar a aplicação da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da respetiva notificação.

3. No contexto dessa aplicação, a França pode ter em conta eventuais montantes recuperados pela SNCF na sequência da liquidação da Sernam SA, nas condições acima indicadas.

Artigo 4.º

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a França deve apresentar à Comissão as seguintes informações:

a) A data em que cada medida de auxílio foi posta à disposição do beneficiário e o montante total (capital e juros) a recuperar junto dele em relação a cada uma das medidas de auxílio;

b) Uma descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;

c) Os documentos comprovativos de que o beneficiário foi intimado a reembolsar o auxílio.

2. A França manterá a Comissão regularmente informada sobre a evolução das medidas nacionais adotadas para aplicar a presente decisão até estar concluída a recuperação do auxílio referido no artigo 1.º. Deve apresentar imediatamente, a simples pedido da Comissão, as informações relativas às medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão. Fornecerá também informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros já recuperados junto do beneficiário.

Artigo 5.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 9 de março de 2012.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

⁽⁴³⁾ JO L 140 de 29.5.2006, p. 1.

Preço das assinaturas 2012 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 310 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	840 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	100 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilíngue: 23 línguas oficiais da UE	200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no *Jornal Oficial* L 156 de 18 de junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus atos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os *Jornais Oficiais* publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do *Jornal Oficial* (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilíngue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à receção dos diversos anexos do *Jornal Oficial*. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na Internet no seguinte endereço:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso direto e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os atos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>

