

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE

z dne 24. oktobra 2011

o državni pomoči SA 32600 (2011/C) – Francija – Pomoč za prestrukturiranje družbe SeaFrance SA s strani družbe SNCF

(notificirano pod dokumentarno številko C(2011) 7808)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2012/397/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

dotatne informacije, ki so jih francoski organi predložili 4. maja 2011.

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) PDEU,

(3) Družba P&O Ferries (v nadaljnjem besedilu: družba P&O), konkurentka družbe SeaFrance, je 6. aprila 2011 pri Komisiji vložila pritožbo zoper pomoč za prestrukturiranje.

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

(4) Komisija je z dopisom z dne 22. junija 2011 Francosko republiko obvestila o odločitvi, da začne postopek (v nadaljnjem besedilu: odločitev o začetku postopka) iz člena 108(2) PDEU.

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾,

(5) Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe glede zadevnih pomoči ⁽³⁾. Prejete pripombe so podrobno opisane v oddelku V.

ob upoštevanju naslednjega:

I. POSTOPEK

1.1 Splošni postopkovni okvir

(1) Komisija je s sklepom z dne 18. avgusta 2010 ⁽²⁾ odobrila pomoč za reševanje v korist družbe SeaFrance S.A. (v nadaljnjem besedilu: družba SeaFrance), ki jo je Francija nato tudi izvršila. Ta pomoč je vključevala posojilo v višini največ [40–70] milijonov EUR, ki ga je družba SNCF dodelila družbi SeaFrance.

(6) Francoski organi so svoje pripombe predložili 14. julija 2011 v odgovor na odločitev o začetku postopka, 22. julija 2011 po vložitvi pritožbe družbe P&O in 19. avgusta 2011 v odgovor na pripombe tretjih zainteresiranih strani na odločitev o začetku postopka.

(2) Francoski organi so 18. februarja 2011 priglasili pomoč za prestrukturiranje za družbo SeaFrance v višini 223 milijonov EUR, ki so ji priložili načrt za prestrukturiranje. Komisija je z dopisom z dne 29. marca 2011 zahtevala

(7) Francoski organi so 12. septembra 2011 predložili spremenjen načrt za prestrukturiranje.

(8) Francoski organi so 3. oktobra 2011 znova spremenili načrt za prestrukturiranje (v nadaljnjem besedilu: spremenjeni načrt za prestrukturiranje).

⁽¹⁾ UL C 208, 14.7.2011, str. 8.

⁽²⁾ UL C 102, 2.4.2011, str. 2.

⁽³⁾ Glej opombo 1.

(9) Komisija in francoski organi so se sestali [...]. V celotnem postopku je bilo izmenjanih tudi veliko telefonskih klicev ⁽⁴⁾ in dopisov po e-pošti. Francoski organi so 18. oktobra 2011 na Komisijo naslovili dopis, v katerem so povzeli trditve iz predhodnih dopisov.

1.2 Nacionalni postopkovni okvir

(10) Tribunal de Commerce de Paris se mora v postopku prisilne uprave za družbo SeaFrance, ki se je začel 30. junija 2010, 25. oktobra 2011 dokončno izreči o likvidaciji družbe SeaFrance oziroma njenem nadaljnjem poslovanju ⁽⁵⁾.

(11) Poleg tega so lahko tretje strani stečajnemu upravitelju vse od začetka postopka prisilne uprave predložile ponudbe za ohranitev poslovanja s popolno ali delno prodajo podjetja. Na podlagi podatkov, ki so na voljo Komisiji, so bile predložene tri ponudbe za prevzem: prvo sta skupaj predložili francoska skupina Louis Dreyfus Armateurs in danska družba DFDS A/S (v nadaljnjem besedilu: družba DFDS) (v nadaljnjem besedilu skupaj: povezani družbi DFDS-LDA), drugo je predložilo sindikalno združenje Confédération française démocratique du travail (v nadaljnjem besedilu: sindikalno združenje CFDT), tretjo pa je predložila družba z neomejeno odgovornostjo Being Bang Immaterial (v nadaljnjem besedilu: družba Being Bang).

(12) Povezani družbi DFDS-LDA sta predložili delno ponudbo za prevzem sredstev in zaposlenih družbe SeaFrance za simbolično plačilo v višini 3 EUR ⁽⁶⁾. Informativni izvod ponudbe sta predložili tudi Komisiji. Zadevni družbi bi v skladu s to ponudbo obdržali le 460 zaposlenih (torej 200 manj, kot je bilo predlagano v spremenjenem načrtu za prestrukturiranje) in tovorno ladjo Nord Pas-de-Calais (poleg dveh kombiniranih ro-ro trajektov Berlioz in Rodin), ne bi pa obdržali trajekta Molière (medtem ko je v spremenjenem načrtu za prestrukturiranje predvidena prodaja tovarne ladje Nord Pas-de-Calais, ni pa predvidena opustitev trajekta Molière, temveč, nasprotno, je za to ladjo predviden predčasni ponovni odkup).

(13) Iz tiska je bilo mogoče izvedeti, da je sindikalno združenje CFDT 24. avgusta 2011 pri Tribunal de Commerce de Paris predložilo ponudbo za prevzem podjetja. To sindikalno združenje bi želelo obdržati vseh 1 100 trenutno zaposlenih delavcev. Za to namerava za simbolični 1 EUR ponovno odkupiti vse ladje družbe SeaFrance, ne namerava pa prevzeti obveznosti podjetja. Sindikalno združenje CFDT namerava od bank pridobiti hipotekarni kredit v višini najmanj 50 milijonov EUR in za dodatni kredit v višini 80 milijonov EUR zaprositi še ozemeljske skupnosti, da bi se tako lahko spopadlo z morebitno novo krizo.

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ Pododstavek 1 člena L. 622-1 francoskega trgovskega zakonika (Code de commerce).

⁽⁶⁾ 1 EUR za opredmetena sredstva (dejavnost, ladje, „sloti“ itd.), 1 EUR za neopredmetena sredstva (računalniški sistemi itd.) in 1 EUR za zaloge.

(14) Iz tiska je bilo prav tako mogoče izvedeti, da je ponudbo za prevzem družbe SeaFrance predložila tudi družba Being Bang, vendar Komisija ni seznanjena s podrobnimi pogoji iz te ponudbe. Družba Being Bang je Komisiji informativno predložila ponudbo za prevzem družbe SeaFrance. Komisija je ta dokument prejela po poteku roka, v katerem so lahko zainteresirane strani predložile svoje pripombe, to je 15 dni po objavi odločitve o začetku postopka. Zato ga v skladu s sodno prakso ni predložila francoskim organom niti ga v tem sklepu ne bo upoštevala ⁽⁷⁾.

(15) Francija ni Komisiji predložila nobene od ponudb iz uvodnih izjav 11 do 14, zato niso predmet tega sklepa.

1.3 Predmet tega sklepa

(16) Ta sklep se nanaša le na povečanje kapitala, ki ga je Francija priglasila v zvezi z družbo SeaFrance, na dve posojili v višini 99,8 milijona EUR oziroma [40–70] milijonov EUR, ki naj bi bili dodeljeni družbi SeaFrance, in na pomoč za reševanje, ki jo je Komisija odobrila 18. avgusta 2010.

(17) Ta sklep ne vključuje niti podaljšanja sporazuma o denarnih sredstvih, ki ga je družba SNCF odobrila družbi SeaFrance (SA.31331 – 2011/NN), niti financiranja, ki ga je družba SNCF dodelila družbi SeaFrance za uveljavitev opcije za ladjo SeaFrance Berlioz (SA.31252 – 2010/NN). Komisija je 22. junija 2011 začela postopek na podlagi člena 108(2) PDEU tudi v zvezi z navedenima ukrepoma.

(18) Ta sklep se zaradi nujnosti, povezane s postopkom prisilne uprave – Tribunal de Commerce de Paris se mora izreči 25. oktobra 2011 –, nanaša le na pomoč za prestrukturiranje, ki v skladu s spremenjenim načrtom za prestrukturiranje vključuje dokapitalizacijo, dve posojili in pomoč za reševanje, odobreno za omejeno obdobje. Postopek preiskave v zvezi s sporazumom o denarnih sredstvih (SA.31331 – 2011/NN) in financiranjem ladje Berlioz (SA.31252 – 2010/NN) ostaja torej odprt.

II. OPIS UPRAVIČENCA

(19) Družba SeaFrance je delniška družba po francoskem pravu v 100-odstotni lasti družbe SNCF Participations S.A., prav tako delniške družbe po francoskem pravu, ki upravlja deleže skupine SNCF, pri čemer je ta skupina v 100-odstotni lasti osebe javnega prava industrijske in komercialne narave „Société nationale des chemins de fer français“ (v nadaljnjem besedilu: SNCF).

⁽⁷⁾ Sodba z dne 9. septembra 2009 v združenih zadevah Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco proti Komisiji, od T-227/01 do T-229/01, T-265/01, T-266/01 in T-270/01, ZOdl., str. II-3029, točke 259 do 272.

- (20) Družba SeaFrance ponuja storitve pomorskega prometa (tovornega in potniškega). Deluje le na relaciji Calais–Dover. Njeni tržni deleži na tej relaciji so bili:

	2007	2010
Potniki (*)	3 720	2 920
Tovor (**)	770 550	550 884

(*) V tisočih potnikov.
(**) V tisočih enot.

- (21) Ob priglavitvi prvotnega načrta za prestrukturiranje februarja 2011 so floto družbe SeaFrance sestavljale naslednje ladje:

- trije kombinirani ro-ro trajekti (ali „ro-pax“, iz angleščine „roll-on-roll-off-passenger-ship“) za prevoz potnikov in tovora, to je Rodin, Molière in Berlioz;
- ena ladja, namenjena izključno tovornemu prometu, to je Nord Pas-de-Calais, ter
- dve neizkoriščeni ladji, ki sta čakali na prodajo, to je Cézanne in Renoir (ti ladji sta bili prodani julija 2011).

- (22) Decembra 2009 je bilo v družbi SeaFrance redno zaposlenih 1 550 ljudi.

- (23) Družba SeaFrance opravlja dejavnost tovornega (prevoz tovornjakov) in potniškega (pešci do konca leta 2008, avtomobili, bivalne prikolice, motorna kolesa in avtobusi) prometa ter ponuja tudi druge storitve, kot so prodaja na krovu⁽⁸⁾ in menjalniške storitve.

III. OPIS UKREPOV POMOČI

- (24) Po načrtu za prestrukturiranje, kot je bil prvotno priglašen februarja 2011 (v nadaljnjem besedilu: prvotni načrt za prestrukturiranje), naj bi pomoč za prestrukturiranje obsegala povečanje kapitala družbe SeaFrance za znesek v višini 223 milijonov EUR, za katero jamči družba SNCF Participations SA, ki je edina delničarka družbe.

- (25) Prvotni načrt za prestrukturiranje je zajemal zlasti:

- zmanjšanje kapacitet s šestih ladij na štiri;
- preoblikovanje ponudbe prevozov, s katero bi se število prevozov na leto v primerjavi s prvotnim načrtom ponudbe prevozov zmanjšalo za 29,4 %, in

⁽⁸⁾ Storitve v restavracijah in prodaja izdelkov, ki jih kupec odnese s seboj, zlasti alkohola, tobanih izdelkov in parfumov.

- ukinitvev 725 delovnih mest v ekvivalentu polnega delovnega časa, kar se ujema s skoraj polovico zaposlenih decembra 2009, s čimer bi leta 2013 znova dosegli razmerje med stroški za zaposlene in prometom v višini 26 %.

- (26) Z načrtom so bili predvideni tudi povečanje prizadevanj za zagotovitev storilnosti pri prodaji na krovu glede na število potnikov, sprememba gostinske ponudbe, preoblikovanje ponudbe „Croisière Bleu marine“, sprememba upravljanja garažnega prostora, opustitev prevoza posameznih pešcev (v veljavi od konca leta 2008) in ukinitvev poti z eno samo destinacijo. Poleg tega je bilo prestrukturiranje dopolnjeno z zmanjšanjem zunanjih stroškov: vzpostavljen je bil direktorat za nakupe, da bi tako racionalizirali postopke nakupov in izboljšali notranji nadzor (začetek izvajanja projekta računalniško podprtega upravljanja vzdrževanja, centraliziran nadzor nad zalogami na kopnem in ladji, sistematično konkuriranje evropskih ladjedelnic pri dodeljevanju naročil za tehnične postanke ladij in zmanjšanje stroškov za oglaševanje).

- (27) Po načrtu za prestrukturiranje, predloženem 12. septembra 2011, naj bi povečanje kapitala družbe SeaFrance, za katero bi jamčila družba SNCF, znašalo le še 166,3 milijona EUR.

- (28) Zadevno povečanje naj bi dopolnili dve posojili v višini 99,8 milijona EUR oziroma [40–70] milijonov EUR, pri čemer bi se s prvim financiralo prestrukturiranje družbe SeaFrance v pravem pomenu besede, z drugim pa bi nadomestili obstoječe najeto posojilo za ladjo Molière, da bi tako predčasno uveljavili opcijo odkupa zadevne ladje (že na začetku leta [...] namesto konec leta [...]). Družba SeaFrance bi s predčasno uveljavitvijo zadevne opcije že konec leta [...] pridobila polno lastništvo nad ladjo, katere vrednost se ocenjuje na [...] milijonov EUR.

- (29) Ti posojili naj bi bili dodeljeni z obrestno mero 6,05 % za 12 let in s stalnimi vračili kapitala.

- (30) Francoski organi so 6,05-odstotno obrestno mero utemeljili, kot je navedeno v nadaljevanju:

1. na podlagi Sporočila Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj⁽⁹⁾ (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o referenčnih obrestnih merah) znaša razlika – ob upoštevanju visokega zavarovanja za bonitetno oceno CCC – 400 bazičnih točk, in

2. družba SNCF je na njihovo zahtevo uporabila tako imenovano „klasično“⁽¹⁰⁾ metodo, po kateri je izračunala obrestno mero med [6,00–6,15] % in [6,00–6,15] %⁽¹¹⁾, in sicer na podlagi:

⁽⁹⁾ UL C 14, 19.1.2008, str. 6.

⁽¹⁰⁾ Uporaba te metode je predstavljena v Prilogi 5 k pripombam francoskih organov z dne 12. septembra 2011, s katerimi je bil spremljen prvotni načrt za prestrukturiranje.

⁽¹¹⁾ 12-mesečni EURIBOR + razlika + upravljavski stroški = 2,18 % + [0–5] % + (od [0,00–0,20] % do [0,10–0,20] %).

- referenčne obrestne mere 12-mesečni EURIBOR (ki je 1. avgusta 2011 znašala 2,18 %);
- bonitetne ocene BB-, s katero je družba SNCF ocenila družbo SeaFrance na podlagi finančnih napovedi za obdobje 2011–2019, ki vključujejo šest razmerij, to je „leverage“⁽¹²⁾, „gearing“⁽¹³⁾, „equity ratio“⁽¹⁴⁾, „interest coverage“⁽¹⁵⁾, „liquidity“⁽¹⁶⁾ in „profitability“⁽¹⁷⁾, ocenjenih med [0–5/20] in [15–20/20], ter
- izračuna razlike (v obravnavanem primeru [0–5] %), ki temelji na kombinaciji ocene BB- in izgube ob neplačilu (ali „Loss Given Default“) ter znaša med [30–40] % in [40–50] %.
- (31) Poleg ukrepov, ki so bili napovedani že v prvotnem načrtu za prestrukturiranje, in dveh zgoraj navedenih posojil so bili v načrtu za prestrukturiranje, predloženem 12. septembra 2011, predlagani še drugi ukrepi, in sicer:
- prodaja še ene ladje, to je tovarne ladje Nord Pas-de-Calais, poleg ladij Cézanne in Renoir, ki sta bili v skladu s prvotnim načrtom za prestrukturiranje prodani julija 2011;
- zmanjšanje števila zaposlenih za 922 oseb (namesto 1 550 zaposlenih decembra 2009, kar pomeni 60-odstotno zmanjšanje), s čimer bi se zagotovilo razmerje med stroški za plače in prometom v višini [20–25] % leta 2013 in [20–25] % leta 2019;
- zmanjšanje števila prevozov na leto za 5 830 prevozov (torej ukinitvev dodatnih 2 352 prevozov v primerjavi s prvotnim načrtom za prestrukturiranje), kar pomeni 37,6-odstotno zmanjšanje v primerjavi s ponudbo prevozov v letu 2007;
- prihranek v višini [1–5] milijonov EUR (ukinitvev dveh agencij družbe SeaFrance s sedežem v Calaisu oziroma Parizu, ukinitvev obstoječih klicnih centrov v Belgiji in Nemčiji, zmanjšanje stroškov za oglaševanje, prenos vseh storitev v Calais do konca leta 2013, odprava potrjevanja kakovosti za tovarno ladjo Nord Pas-de-Calais in vzpostavitev samodejne kontrole pri vkrcavanju).
- (32) V spremenjenem načrtu za prestrukturiranje je določeno, da bo prestrukturiranje trajalo pet let, to je od leta 2011 do leta 2015, medtem ko naj bi po prvotnem načrtu za prestrukturiranje to obdobje trajalo do leta 2019.
- (33) Na podlagi spremenjenega načrta za prestrukturiranje naj bi družba SNCF posojila dodelila pod naslednjimi pogoji:
- posojili se dodelita s fiksno 8,55-odstotno obrestno mero⁽¹⁸⁾, ki jo Francija utemljuje na podlagi sporočila o obrestnih merah, in sicer ob upoštevanju običajnih zavarovanj za bonitetno oceno CCC. Zato je določena razlika v višini 650 bazičnih točk;
- posojili trajata 12 let; posojilo v višini 99,7 milijonov EUR je mogoče črpati v štirih obrokih⁽¹⁹⁾, posojilo v višini [40–70] milijonov EUR pa v enkratnem znesku, in
- posamezni obroki se vračajo v rednih letnih obrokih do konca leta 2023, ko bodo v celoti poplačani.
- Preostali ukrepi, ki so bili predlagani v načrtu za prestrukturiranje, predloženem 12. septembra 2011 (glej uvodno izjavo 31 tega sklepa), so bili povzeti tudi v novem načrtu za prestrukturiranje.
- (34) Predvidoma bodo za izvedbo spremenjenega načrta za prestrukturiranje potrebne naslednje oblike financiranja:
- vračilo kreditne linije, ki jo je družbi SeaFrance dodelila družba SNCF ([40–70] milijonov EUR);
- vračilo zneska iz sporazuma o denarnih sredstvih, ki sta ga sklenili družbi SNCF in SeaFrance ([40–70] milijonov EUR);
- prihodnji finančni tokovi do leta 2017, brez načrta za ohranitev delovnih mest, obstoječe naložbe in najeta posojila ([...] milijonov EUR);
- kritje stroškov načrta za ohranitev delovnih mest ([...] milijonov EUR);
- plačila, povezana z najetimi posojili, med drugim posojili za ladje Rodin, Berlioz in Molière ([...] milijonov EUR);
- plačila, povezana z naložbami, med njimi večinoma „scrubbers“ ([...] milijonov EUR);
- medletne potrebe po operativnih sredstvih ali sredstvih za nepredvidljive dogodke ob uporabi ([...] milijonov EUR).

⁽¹²⁾ Ujema se z razmerjem med bruto finančnim dolgom in Ebitdo. Pojem Ebitda („Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation“, to je dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo) je primerljiv s pojmom bruto poslovnega presežka.

⁽¹³⁾ Razmerje med bruto finančnim dolgom in lastniškim kapitalom.

⁽¹⁴⁾ Razmerje med lastniškim kapitalom in vsemi sredstvi.

⁽¹⁵⁾ Razmerje med Ebitdo in neto finančnimi bremenmi.

⁽¹⁶⁾ Razmerje med neto denarnim tokom x 360 in prometom.

⁽¹⁷⁾ Razmerje med Ebitdo in prometom.

⁽¹⁸⁾ Zavarovanje posojila v višini 99,7 milijona EUR vključuje prvo hipoteko na ladjo Rodin (po trditvah francoskih organov je njena tržna vrednost [...] milijonov EUR, brez zastavnih pravic) in drugo hipoteko na ladjo Berlioz (po trditvah francoskih organov je njena tržna vrednost [...] milijonov EUR, [...]), zavarovanje posojila v višini [40–70] milijonov EUR pa hipoteko na ladjo Molière (po trditvah francoskih organov se njena tržna vrednost ocenjuje na [...] milijonov EUR).

⁽¹⁹⁾ [...]

- (35) Predvidene potrebe po financiranju za izvedbo spremenjenega načrta za prestrukturiranje skupaj znašajo [...] milijonov EUR (brez izkupička od prodaje):

(v milijonih EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Skupaj
Vračilo kratkoročnih kreditov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodnji finančni tokovi (od decembra 2011)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Preostali načrt za ohranitev delovnih mest	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Plačila v zvezi z najetimi posojili	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Plačila v zvezi z naložbami	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Medletne potrebe po operativnih sredstvih	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Potrebe po financiranju skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

IV. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (36) Komisija je menila, da je priglašeni ukrep pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, zato je začela podrobno preiskavo zaradi dvomov o možnostih za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja podjetja v okviru načrta za prestrukturiranje in ob upoštevanju lastnega prispevka. Komisija se je spraševala tudi o zadostnosti predlaganih ukrepov z vidika omejitve izkrivljanja konkurence, ki bi ga lahko povzročila pomoč.

V. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

5.1 Pripombe zainteresiranih strani, ki nasprotujejo pomoči za prestrukturiranje

5.1.1 Pritožba in pripombe družbe P&O

- (37) Družba P&O je 29. julija 2011 predložila pripombe na odločitev o začetku postopka, s katerimi je dopolnila svojo pritožbo.
- (38) Pritožba in pripombe te družbe so vsebovale trditve, navedene v nadaljevanju.

5.1.1.1 Težave družbe SeaFrance

- (39) V skladu z navedbami družbe P&O naj bi se tržni delež družbe SeaFrance na zadevnem trgu ⁽²⁰⁾ z 21 % leta 2006 zmanjšal na 17 % leta 2010, stopnja zasedenosti podjetja pa naj bi se s 63 % leta 2008 zmanjšala na 56 % oziroma 58 % leta 2009 oziroma 2010, to je na raven, ki ne zagotavlja sposobnosti preživetja.
- (40) Družba P&O trdi, da izguba družbe SeaFrance že več let precej presega dobiček te družbe (120 milijonov EUR neto izgube v zadevnem obdobju), kar pomeni, da zadevna družba delničarjem/vlagateljem še zelo dolgo ne bi mogla povrniti naložb.

Leto	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dobiček/izguba družbe 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

(*) V milijonih EUR.

Vir: pripombe družbe P&O.

⁽²⁰⁾ Po mnenju družbe P&O je zadevni trg trg kratkih pomorskih prevozov (to je med Dovrom in Francijo) potnikov in tovora („Short French Sea tourist and freight market“).

(41) Ker ima družba SeaFrance večinoma trajekte tipa „ro-pax“ (kombinirane ladje, ki omogočajo hkraten prevoz potnikov in tovara) in je potniška dejavnost zelo sezonska, se ta družba nikakor ne bi smela odpovedati strankam, ki opravljajo dejavnost tovarnega prometa, saj je le tako mogoče zagotoviti zanesljive in nepretrgane storitve vse leto.

(42) Vendar naj bi po trditvah družbe P&O, kar zadeva dejavnost tovarnega prometa, poslovna vrednost, ugled in tržni delež družbe SeaFrance bistveno nazadovali, in sicer zlasti zaradi pogostih prekinitvev opravljanja storitev (stavke itd.), seznanjenosti trga s težavami družbe SeaFrance in razpreme tovarne ladje Nord Pas-de-Calais (po trditvah družbe P&O naj bi bilo vzdrževanje ladje v razpemi drago, razpema ladij Cézanne in Renoir v pristanišču v Dunkerqu pa naj bi po trditvah iste družbe stala vsaj 1,09 milijona EUR ali celo 2,4 milijonov EUR).

5.1.1.2 Združljivost pomoči

(43) Družba P&O je predložila številčne podatke v podporo trditvi, da je mogoče na zadevnem trgu ugotoviti dolgoročno strukturno presežno zmogljivost. V zvezi s tem je v točki 8 Sporočila Komisije – Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah ⁽²¹⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice) določeno, da „ne bi bilo upravičeno, če bi umetno obdržali pri življenju podjetje v sektorju z dolgoročno strukturno presežno zmogljivostjo ali v primeru, da lahko podjetje preživi le s pomočjo ponavljajočih se državnih posegov“.

5.1.1.3 Razlogi za težave družbe SeaFrance

(44) Razlogi za težave družbe SeaFrance naj bi bili:

— preveč zaposlenih, previsoke plače in ladje, neprilagojene trgu;

— uprava naj ne bi bila dovolj neodvisna od države in socialnih organov, da bi lahko zagotavljala resnično tržno upravljanje podjetja;

— nezmožnost za prilagoditev trem novim dejavnikom na trgu, in sicer naraščajočim cenam goriva, trgu, ki se nagiba k recesiji, in konkurenčnemu pritisku predora Eurotunnel.

(45) Nazadnje družba P&O še meni, da je pomenljivo tudi to, da se za družbo SeaFrance še ni našel kupec, čeprav je naprodaj že tri leta.

5.1.1.4 Težave pri obnovi dolgoročne sposobnosti preživetja

(46) Družba P&O pri pojasnjevanju težav, kar zadeva obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja družbe SeaFrance, v bistvu povzema trditve, ki jih je že navedla, in sicer zlasti

v zvezi s tržnimi deleži te družbe, njeno stopnjo zasedenosti in dejstvom, da je to podjetje v težavah.

5.1.1.5 Neprilagojenost notranjih ukrepov za prestrukturiranje

(47) Edini vsebinski ukrep, ki ga je predlagala družba SeaFrance v prvotnem načrtu za prestrukturiranje, naj bi bilo zmanjšanje števila zaposlenih, vendar naj bi bile plače še naprej previsoke (razmerje med stroški za plače in prometom v višini 26 % v primerjavi s 15 % pri družbi P&O). Tudi če bi zadevno število zmanjšali za nadaljnjih 200 zaposlenih, bi to razmerje znašalo približno 22 %.

(48) Razpema ladij Manet, Cézanne in Renoir naj ne bi v ničemer pripomogla k izboljšanju rezultatov (zmanjšanju izgub) v letih 2008, 2009 in 2010, prav tako pa naj ne bi položaja družbe SeaFrance bistveno izboljšala niti predvidena razpema ladje Nord Pas-de-Calais, zlasti zaradi stroškov vzdrževanja ladje v razpemi (1,8 milijona EUR na leto).

(49) Zatrjevano zmanjšanje števila prevozov družbe SeaFrance naj bi bilo zavajajoče, saj naj bi bilo zmanjšanje le 10-odstotno in naj bi izhajalo iz spremembe flote (ladji Cézanne in Renoir naj bi nadomestila večja ladja Molière). Zaradi razpeme tovarne ladje Nord Pas-de-Calais naj bi se zmogljivosti zmanjšale le še za dodatnih 7 %.

(50) Predlogi za izboljšanje prodaje na krovu, restavracij, opravljanja storitev s podizvajalci in nadzora nad stroški za oglaševanje naj bi bili le del običajnega poslovanja po zgledu vseh konkurentk družbe SeaFrance.

(51) Nobeden od predlaganih ukrepov naj ne bi bil ustrezen z vidika treh novih dejavnikov na trgu (recesija, cena goriva in konkurenca predora Eurotunnel) in nihanja deviznih tečajev.

5.1.1.6 Tržne napovedi, na katere se opira družba SeaFrance

(52) Družba P&O navaja, da družba SeaFrance na podlagi načrta za prestrukturiranje napoveduje izjemno povečanje svojih stopenj zasedenosti (z 58 % na 80 %), in sicer na podlagi hitrega povečanja povpraševanja in/ali velikega povečanja tržnega deleža.

(53) Vendar naj se napovedi družbe SeaFrance ne bi v ničemer ujemale niti z napovedmi družbe P&O niti z razvojem tržnega deleža družbe SeaFrance, ki se je z 21 % leta 2006 zmanjšal na 17 % leta 2010. Kakovost ponudbe strankam v tovarnem prometu naj bi se poslabšala zaradi razpeme tovarne ladje Nord Pas-de-Calais, del teh strank pa bi se lahko v obdobjih največjega povpraševanja, ko družba SeaFrance ne bi imela dovolj zmogljivosti, preusmeril na predor Eurotunnel.

⁽²¹⁾ UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

- (54) Dejstvo, da bodo ukrepi pomoči začeli učinkovati šele leta 2016, dolgoročno sposobnost preživetja pa bodo začeli zagotavljati šele leta 2019, naj se ne bi skladalo s točko 35 smernic, v kateri je določeno, da „mora biti [trajanje načrta za prestrukturiranje] čim krajše“ in „mora obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru“. Z umikom tovarne ladje Nord Pas-de-Calais in ukinitvijo dodatnih delovnih mest naj se položaj družbe SeaFrance ne bi bistveno izboljšal, saj naj bi ta prihranila 6 milijonov EUR za stroške plač in 7 milijonov EUR za stroške v zvezi z ladjami (to je skupaj 13 milijonov EUR). Družba P&O kljub temu meni, da bi družba SeaFrance izgubila 50 000 tovornih enot, kar pomeni od 5 do 6 milijonov EUR prihodkov iz tovarnega prometa, razprema tovarne ladje Nord Pas-de-Calais pa naj bi jo stala 1,8 milijona EUR na leto, če ne bi našla prevzemnika zanjo.
- zaveza, da prodaja ne bo izvedena z izgubo;
 - zaveza, da se flota ne bo povečala (na več kot tri obstoječe kombinirane ladje);
 - zaveza, da bodo omejene zmogljivosti in pogostost prevozov kombiniranih trajektov;
 - zaveza s strani Francije/družbe SNCF, da zadevni družbi ne bosta dodelili dodatne pomoči, in
 - zaveza s strani Francije/družbe SNCF, da bosta izdelali poročilo, na podlagi katerega bo mogoče preveriti, ali se družba SeaFrance ravna po načrtu za prestrukturiranje.

5.1.1.7 Izravnalni ukrepi

- (55) Izravnalni ukrepi morajo biti sprejeti poleg ukrepov za obnovo sposobnosti preživetja in morajo biti torej ločeni od njih. Vendar pa naj bi bili po trditvah francoskih organov in navedbah iz odločitve o začetku postopka vsi domnevno izravnalni ukrepi potrebni za obnovo sposobnosti preživetja podjetja. Zato družba P&O meni, da ni bil predlagan noben izravnalni ukrep.
- (59) Družba P&O je Komisiji nazadnje še predlagala, naj ne odobri pomoči za prestrukturiranje.

5.1.2 Pripombe skupine Eurotunnel

5.1.1.8 Lastni prispevek

- (56) Družba P&O meni, da umika ladje Manet leta 2008 ter umika ladij Cézanne in Renoir ni mogoče šteti za prispevek, ker so bile zadevne ladje umaknjene precej pred prijavitvijo prestrukturiranja in je vrednost teh ladij v primerjavi s celotnim zneskom državnih pomoči, ki po navedbah družbe P&O znaša 400 milijonov EUR, malenkostna. Francoski organi naj ne bi predlagali, naj se kot lastni prispevek šteje prodaja tovarne ladje Nord Pas-de-Calais, pa tudi sicer naj bi bila njena vrednost, ki se ocenjuje na 12 milijonov EUR, v primerjavi s celotnim zneskom državnih pomoči zanemarljiva.
- (60) Skupina Eurotunnel S.A. (v nadaljnjem besedilu: skupina Eurotunnel) je 29. julija 2011 Komisiji predložila pripombe v zvezi z odločitvijo o začetku postopka.
- (61) Skupina Eurotunnel dvomi o izvedljivosti povečanja stopenj zasedenosti, ki jih napoveduje družba SeaFrance. Ta skupina namreč meni, da ima Rokavski preliv že več let presežne zmogljivosti. Zmogljivosti predora pod njim se uporabljajo le 57-odstotno, upravitelji trajektov pa so se opremili z zelo zmogljivimi ladjami in tako povečali že tako preveliko ponudbo. Skupina Eurotunnel poleg tega meni, da z zmanjšanjem flote družbe SeaFrance s šestih na štiri ladje še ni mogoče zagotoviti ponovnega uravnoveženja trga prevozov čez Rokavski preliv. Dalje, družba SeaFrance je januarja in februarja 2011 uporabljala le dve ladji, pa se njen skupni promet ni zmanjšal. Torej je 80-odstotna stopnja zasedenosti v obdobju 2011–2019 nerealistična. Po ocenah skupine Eurotunnel bi se moral promet družbe SeaFrance povečati za 25 %. Zadevna skupina družbo SeaFrance torej obtožuje, da že dolgo vzdržuje cenovno vojno, pri čemer se opira na članke iz tiska („[...] da bi ta promet pridobili nazaj, smo morali spustiti cene“⁽²²⁾).

5.1.1.9 Pogoji za dodelitev pomoči

- (58) Družba P&O predlaga, naj se za prestrukturiranje družbe SeaFrance poleg sprememb za odpravo predstavljenih pomanjkljivosti in težav postavijo naslednji pogoji:
- prodaja in povratni zakup kombiniranih ladij, ki so v celoti v lasti družbe SeaFrance;
 - preglednost stroškov, povezanih z glavnimi sredstvi družbe SeaFrance (zlasti s povratnim zakupom ladij), ter
 - v obdobju prestrukturiranja:
- (62) Skupina Eurotunnel nazadnje še meni, da stopnje zasedenosti ladij „ro-pax“ ni mogoče primerjati s stopnjo zasedenosti železniških vlakov, ki vozijo skozi predor pod Rokavskim prelivom, saj ti niso kombinirani in omogočajo sprotno prilaganje povpraševanju glede prometa.
- (63) Kar zadeva dodatek za gorivo, skupina Eurotunnel trdi, da družba SeaFrance svojim strankam obračunava le del tega dodatka, to je 8,11 EUR na prevoz (v primerjavi z 11,62 EUR pri družbi P&O in 14,73 EUR pri družbi DFDS). Tako naj bi bila družba SeaFrance od začetka leta 2011 ob prihodek v višini 1,2 milijona EUR.

⁽²²⁾ Nord Littoral z dne 9. aprila 2010 (str. 10).

(64) Kar zadeva ukinitvev skoraj 50 % delovnih mest, skupina Eurotunnel meni, da je treba zadevno zmanjšanje zaposlenih relativizirati, saj se bo lahko del uslužbencev ponovno zaposlil v skupini SNCF in bo zato vpliv na neto bilanco zaposlitvenega trga zadevne regije majhen.

(65) Zadevna skupina nazadnje še meni, da načrt za prestrukturiranje ni zadosten niti ne pomeni preudarne naložbe.

5.1.3 Pripombe družbe DFDS

(66) Družba DFDS je Komisiji predložila pripombe z dopisom z dne 29. julija 2011.

(67) Družba DFDS še naprej dvomi, da je družba SeaFrance zmožna obnoviti svojo dolgoročno sposobnost ekonomskega preživetja, in sicer zaradi nezadostnih ukrepov za prestrukturiranje glede na trenutni finančni položaj. Ta družba se boji učinkov zadevnih novih ukrepov pomoči na konkurenco na obravnavanem trgu.

(68) Družba DFDS je 23. septembra 2011 Komisiji po e-pošti poslala pripombe glede načrta za prestrukturiranje družbe SeaFrance.

(69) Komisija je ta dokument prejela po poteku roka, v katerem so lahko zainteresirane strani predložile svoje pripombe, to je petnajst dni po objavi odločitve o začetku postopka. Poleg tega ne vsebuje nobenega novega elementa. Komisija ga torej v skladu s sodno prakso ni predložila francoskim organom niti ga ne bo upoštevala v tem sklepu (23).

5.1.4 Pripombe skupine CLdN

(70) Skupina CLdN je Komisiji predložila pripombe 29. julija 2011.

(71) Skupina CLdN je prevozna družba s sedežem v Luxembourg, ki se ukvarja zlasti s tovornim prometom s tovornimi ladjami („roll-on/roll-off“ ali „ro-ro“) ali kombiniranimi ro-ro trajekti („ro-pax“) v Rokavskem prelivu in Severnem morju, in sicer med Belgijo in Nizozemsko na eni strani ter Združenim kraljestvom, Irsko, Švedsko in Dansko na drugi strani.

(72) Ta skupina meni, da je konkurentka družbe SeaFrance in da bo močno občutila negativne posledice ukrepov, ki jih bo družba SNCF sprejela v korist svoje hčerinske družbe SeaFrance, in sicer zaradi geografske bližine linij, ki jih uporablja skupina CLdN, to je Ipswich–Rotterdam in Purfleet–Zeebrugge.

(73) Skupina CLdN namreč meni, da zadevni ukrepi zelo verjetno ne bodo imeli protikonkurenčnih posledic le za tovorni promet na liniji Calais–Dover, temveč tudi na sosednjih linijah med Združenim kraljestvom in Belgijo. Po njenem mnenju negativni učinki zadevnih

ukrepov niso dovolj izravnani z izravnalnimi ukrepi in lastnim prispevkom, predlaganimi v načrtu za prestrukturiranje. Nasprotno, s temi ukrepi naj bi na trgu le ohranjali podjetje v težavah, ki ni zmožno znižati svojih osnovnih stroškov, in mu omogočili povečanje zmogljivosti na trgu z že tako presežno zmogljivostjo.

(74) Po mnenju skupine CLdN bodo zadevni ukrepi zmanjšali sposobnost preživetja obstoječih konkurentk, saj bodo na trgu ohranjene prevozne zmogljivosti, ki bi morale v normalnih okoliščinah izginiti. Nerealistično naj bi bilo pričakovati, da bo družba SeaFrance lahko dosegla 80-odstotno stopnjo zasedenosti, razen če bo pomoči uporabila za agresivno zniževanje cen in prevzem tržnih deležev konkurentk. Vendar naj taka strategija za družbo SeaFrance ne bi bila srednje- ali dolgoročno ekonomsko vzdržna ter naj bi škodovala njenim neposrednim konkurentkam, to je družbi P&O in skupini Eurotunnel, ki delujeta na isti liniji Calais–Dover, konec koncev pa tudi skupini CLdN.

(75) Skupina CLdN nazadnje še poudarja, da zmanjšanje števila zaposlenih, predvideno v načrtu za prestrukturiranje, ne zadostuje (družbi SeaFrance naj namreč ne bi omogočilo, da bi se približala razmerju med stroški za zaposlene in prometom, ki ga dosegajo konkurenčne družbe) ter da bodo stroški odpuščanja manjši kot pri klasičnem prestrukturiranju, ker se bodo številni uslužbenci družbe SeaFrance lahko ponovno zaposlili v družbi SNCF.

(76) Zato skupina CLdN želi, da bi Evropska komisija sprejela negativno odločitev.

5.2 Pripombe zainteresiranih strani, ki podpirajo pomoč za prestrukturiranje

5.2.1 Pripombe družbe SNCF

(77) Družba SNCF je 29. julija 2011 Komisiji predložila pripombe, ki se ujemajo s pripombami francoskih organov (glej oddelek VI).

5.2.2 Pripombe gospodarskega subjekta, ki je želel ostati anonimen

(78) Komisiji je 30. julija 2011 predložil pripombe gospodarski subjekt, ki je želel ostati anonimen.

(79) Zadevni gospodarski subjekt najprej opozarja na glavne značilnosti trga prometa čez Rokavski preliv ter na podlagi tega navaja, da so vse večja konkurenca med ladjarji in predorom Eurotunnel, inflacija cene goriva in nihanje deviznega tečaja britanskega funta povzročili težave družbe SeaFrance, da pa je zaradi teh dejavnikov ogrožena tudi dolgoročna sposobnost preživetja družb P&O in DFDS.

(80) Po mnenju zadevnega gospodarskega subjekta so težave družbe SeaFrance zlasti strukturne (previsok količnik zaposlovanja in pretoga organizacija), da pa je mogoče z dokapitalizacijo skupaj s prestrukturiranjem te družbe in vzdrževanjem flote na ravni štirih ladij zagotoviti dolgoročno sposobnost preživetja družbe.

(23) Sodba z dne 9. septembra 2009 v združenih zadevah Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco proti Komisiji, od T-227/01 do T-229/01, T-265/01, T-266/01 in T-270/01, ZOdl., str. II-3029, točke 259 do 272.

(81) Po njegovem mnenju bo zaradi propada družbe SeaFrance nastal duopol skupine Eurotunnel in družbe P&O. Vendar veliko cestnih prevoznikov sodeluje z vsaj dvema ladjarjema, da si tako zagotovijo prožne urnike in donosnost tovornjakov.

(82) Zadevni gospodarski subjekt meni, da zmogljivosti preostalih dveh ladjarjev ob propadu družbe SeaFrance ne bi zadostovale za zagotovitev prometa prek te ožine. Po njegovem mnenju naj bi predor Eurotunnel že skoraj dosegal največjo zmogljivost, zato bi lahko prevzel le majhen del prometa, ki ga zagotavlja družba SeaFrance. „Presežna zmogljivost, ki jo danes opažamo v Rokavskem prelivu, je [...] zelo relativna in ne bi smela biti večja težava“, saj kakršna koli težava pri katerem od ladjarjev ali v pristaniščih takoj povzroči zastoje v pristaniščih v Calaisu, Dovru in Dunkerquu.

(83) Poleg tega naj ena sama tovorna ladja v Rokavskem prelivu, ki jo upravlja družba P&O, ne bi zagotavljala potrebne prevozne zmogljivosti in naj bi povzročila izkrivljanje trga v korist družbe P&O, ki naj bi tako pridobila monopol nad prevozom nevarnih izdelkov.

(84) Zadevni operater meni, da je za znižanje cen kriva družba P&O, ter hkrati verjame, da je družba SeaFrance zaradi kakovostnega upravljanja družbe (kakovost sodelovanja s svojimi zastopniki), sodobne flote, ki lahko deluje še vsaj deset let, in velike motiviranosti zaposlenih sposobna preživeti.

5.2.3 Pripombe cestnoprometnih podjetij

(85) Pet cestnoprometnih podjetij in predstavniških združenj (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carma Transport Ltd in Road Haulage association international group) je Komisiji predložilo svoje pripombe z dopisi z dne 26., 27. in 28. julija 2011.

(86) Teh pet družb in združenj izraža zaskrbljenost zaradi morebitnega propada družbe SeaFrance. Po njihovem mnenju bi propad družbe SeaFrance po eni strani povzročil oligopol na trgu prometa čez Rokavski preliv, zato bi se poslabšala kakovost storitev in povišala cena, po drugi strani pa bi to pomenilo tveganje, kar zadeva zmogljivost gospodarskih subjektov, ki bi ostali na trgu, saj ni gotovo, ali bi lahko prepeljali ves tovar, zlasti če bi imel kateri od njih težave pri poslovanju.

(87) Če bi se morala družba SeaFrance odpovedati tovorni ladji Nord Pas-de Calais, se še bojijo, da bi lahko družba P&O prevzela monopol nad prevozom nevarnih izdelkov, ki ga ni mogoče opraviti skozi predor ali s kombiniranim trajektom.

5.2.4 Pripombe organizatorjev potovanj in potovalnih agencij

(88) Številni organizatorji potovanj in potovalne agencije so izrazili zaskrbljenost nad morebitnim propadom družbe SeaFrance (glej seznam v preglednici v tej uvodni izjavi):

Datum predložitve pripomb	Naziv zainteresiranih strani
26. julija 2011	štiri ločene pripombe: 1) R&T Tours; 2) Sports Tours Ltd; 3) TM Ski&Travel Ltd; 4) International Sport & Leisure
27. julija 2011	pet ločenih pripomb: 1) Broadway Tours; 2) Gemini Travel; 3) DE Vere Travel Group; 4) Adaptable Travel; 5) Gower Tours Ltd
28. julija 2011	dve ločeni pripombi: Angling Lines Ltd; Acorn Ventures Ltd
29. julija 2011	Bartletts Battlefield Journeys Ltd

(89) Po njihovem mnenju bi propad družbe SeaFrance po eni strani povzročil izoblikovanje oligopola na trgu prometa čez Rokavski preliv, zato bi se poslabšala kakovost storitev in povišala cena, po drugi strani pa bi to pomenilo tveganje, kar zadeva zmogljivost gospodarskih subjektov, ki bi ostali na trgu, saj ni gotovo, ali bi lahko prepeljali vse potnike, zlasti če bi imel kateri od teh subjektov težave pri poslovanju.

5.2.5 Pripombe gospodarske in industrijske zbornice regije Côte d'Opale

(90) Gospodarska in industrijska zbornica regije Côte d'Opale (v nadaljnjem besedilu: zbornica CCI) je Komisiji predložila svoje pripombe z dopisom z dne 29. julija 2011. Zbornica CCI pojasnjuje, da je javna ustanova, katere namen je prispevati h gospodarskemu razvoju, privlačnosti in podpori podjetjem v regiji Nord Pas-de-Calais. Je hkrati tudi koncesionarka pristanišča v Calaisu in ga kot taka uporablja.

(91) Zbornica CCI najprej opozarja na osrednji prispevek družbe SeaFrance k razvoju pristanišča v Calaisu. Ta družba je konec leta 2008 zaposlovala 1 600 oseb, od katerih jih je večina prebivala v regiji Nord Pas-de-Calais. Prispeva tudi k prihodkom, ki jih prejema pristanišče v Calaisu za storitve, ki jih opravlja za ladje in blago. Družba SeaFrance je bila leta 2008 tudi najpomembnejši kupec nepristaniških izdelkov/storitev, in sicer v višini 130 milijonov EUR dobav, storitev, potrošnega materiala, popravil in vzdrževalnih del na leto, od tega približno 36 % v regiji Nord Pas-de-Calais. Zbornica CCI dodaja, da ima pristanišče v Calaisu vodilno vlogo pri ekonomskem razvoju departmaja Pas-de-Calais.

- (92) Po mnenju zbornice CCI bi propad družbe SeaFrance pomembno vplival na razvoj pristanišča v Calaisu, in sicer zaradi zmanjšanja števila zaposlitev ter neposrednih in posrednih prihodkov, ki jih ustvari ta družba. Regija Nord Pas-de-Calais je potrdila tudi izvedbo projekta „Port 2015“, ki predvideva razširitev pristanišča, izgradnjo novega bazena in izboljšanje obstoječih struktur. Ta projekt temelji na predvidenih dejavnostih, ki bi jih lahko propad družbe SeaFrance resno prizadel.
- (93) Zbornica CCI se poleg tega boji izoblikovanja duopola Eurotunnel – P&O, ki bi negativno vplival na cene in storitve, če bi družba SeaFrance propadla.
- (94) Zbornica CCI na podlagi navedenega meni, da je ob upoštevanju trenutnega konkurenčnega okvira treba ohraniti delovanje družbe SeaFrance, in sicer še toliko bolj glede na predvideno povečanje zlasti tovrnega prometa.

5.2.6 Pripombe sindikalnega združenja CFDT

- (95) Sindikat Syndicat Maritime Nord (v nadaljnjem besedilu: sindikat SMN), ki je del sindikalnega združenja CFDT, je Komisiji predložil svoje pripombe z dopisom z dne 29. julija 2011.
- (96) Sindikat SMN najprej poudarja, da družba SNCF, ki je edina delničarka družbe SeaFrance, te družbe od ustanovitve leta 1996 ni nikoli dokapitalizirala. Torej je morala družba SeaFrance obnovo flote financirati iz lastniškega kapitala, kar je močno vplivalo na denarna sredstva podjetja.
- (97) Sindikat SMN opozarja še na obstoječe razlike med britansko in francosko socialno zakonodajo (večja delovna obveznost v Združenem kraljestvu, ki je manj številne ekipe v Franciji ne izpolnijo v celoti). Sindikat SMN glede na razmerje med stroški za zaposlene in prometom poudarja, da družba SeaFrance ne teži k politiki nizkih cen in da to izravnava s kakovostjo ponujenih

storitev. V zvezi s tem še opozarja, da družba SeaFrance glede na svoje tržne deleže, ki so na področju tovrnega in potniškega prometa daleč za vodilnimi družbami na zadevnem trgu, le malo vpliva na ravni cen.

- (98) Sindikat SMN meni, da se negativni vplivi znižanja vrednosti britanskega funta še naprej izničujejo, ker se stroški – še zlasti tehnični –, če je le mogoče, izražajo v britanskih funtih.
- (99) Po mnenju sindikata SMN je družba SeaFrance od leta 2009 že močno zmanjšala število prevozov in prevoznih zmogljivosti (30-odstotno zmanjšanje pogostosti in 25-odstotno zmanjšanje količine), s štirimi ladjami, ki jih trenutno upravlja, pa je dosegla najmanjšo velikost, ki ji še omogoča dovolj pogoste prevoze za ohranjanje verodostojnosti.
- (100) Zadevni sindikat nazadnje še opozarja, da zaposleni pri družbi SeaFrance ne bi razumeli, zakaj Komisija ne upošteva posledic zaporedoma izvedenih prestrukturiranj delovnih pogojev in zaposlovanja pri družbi SeaFrance ter na zaposlitvenem trgu v Calaisu, ki je eden najbolj prizadetih v Franciji.

VI. PRIPOMBE FRANCIJE

6.1 Pripombe v zvezi z razlogi za težave družbe SeaFrance na splošno

- (101) Kar zadeva težave družbe SeaFrance, francoski organi navajajo, da podatki, ki jih je predložila družba P&O, vsebujejo precej napak, saj naj bi nakopičena izguba družbe SeaFrance med letoma 1996 in 2010 – v nasprotju s poslovnimi izidi te družbe, kot jih je predstavila družba P&O, ki vsebujejo napake za leta 2002, 2004, 2005 in 2006 (glej uvodno izjavo 40 tega sklepa) – znašala 151,4 milijona EUR in ne 169 milijonov EUR. Francoski organi so predložili spodnjo preglednico, v kateri so popravili napake iz preglednice, ki jo je v pritožbi sestavila družba P&O:

Leto	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dobiček/izguba družbe 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

(*) V milijonih EUR.

- (102) Francoski organi izpodbijajo navedbe družbe P&O v zvezi z razlogi za težave družbe SeaFrance, ki naj bi se navezovale na to, da so poslovna vrednost, ugled in tržni delež družbe SeaFrance, kar zadeva tovrni promet, bistveno nazadovali, zlasti zaradi pogostih prekinitev opravljanja storitev in seznanjenosti trga s težavami družbe SeaFrance (glej uvodno izjavo 42 tega sklepa). V zvezi s tem se sklicujejo na pripombe strank družbe SeaFrance, ki izpostavljajo kakovost storitev te družbe in napredek, ki ga je dosegla v zadnjih letih pri izboljšanju kakovosti opravljenih storitev (glej uvodne izjave 85 do 89 tega sklepa).

- (103) Francoski organi v odgovor na trditev konkurentk družbe SeaFrance, da je v zadevnem podjetju preveč zaposlenih, navajajo, da je družba SeaFrance močno zmanjšala število zaposlenih, saj je ukinila skoraj 725 delovnih mest, ter da naj bi ji ta korenit ukrep omogočil, da bo leta 2013 ponovno dosegla razmerje med stroški za zaposlene in prometom v višini 26 %. To razmerje naj bi ostalo nekoliko višje od razmerja, ki ga dosega skupini Eurotunnel in Irish Ferries. Vendar se bodo dejavnosti družbe SeaFrance (z vidika njihovega izvajanja) precej razlikovale od dejavnosti upraviteljice predora pod Rokavskim prelivom, ki je leta 2010 dosegla razmerje 22,5 %, prav

tako pa ni mogoče pričakovati niti, da bo družba SeaFrance, katere ladje plujejo pod francosko zastavo, dosegla tako nizko razmerje kot skupina Irish Ferries, katere ladje plujejo pod ciprsko zastavo. Francoski organi menijo, da razmerje med stroški za zaposlene in prometom v višini 26 % – ob upoštevanju precejšnjih prizadevanj družbe SeaFrance za zmanjšanje števila delovnih mest – zadostuje in da bo zadevna družba tako lahko ostala konkurenčna. Glede tega pojasnjujejo, da družba SeaFrance izplačuje plače v skladu s francosko socialno zakonodajo, s katero je predpisano večje varstvo kot v državah, v katerih imajo sedež njene konkurentke – zlasti v Združenem kraljestvu –, kar velja predvsem za minimalno plačo.

- (104) Flota družbe SeaFrance, kot je opredeljena v načrtu za prestrukturiranje, naj ne bi bila neprilagojena. Ravno nasprotno – razen ladje Molière, ki jo je bilo treba predelati, da je zdaj primerna za pomorski promet v Severnem morju –, naj bi bila zgrajena posebej za linijo Calais–Dover. Kar zadeva trditev družbe P&O, da uprava družbe SeaFrance ni dovolj neodvisna od države in socialnih organov, da bi lahko učinkovito upravljala podjetje, francoski organi menijo, da zadevna trditev ne temelji na nobenem dokazu prima facie.

6.2 Pripombe v zvezi s konkurenčnim položajem na trgu Dover–Calais

- (105) Francoski organi izpodbijajo trditve družbe P&O ter skupin Eurotunnel in CLdN v zvezi s strukturno presežno zmogljivostjo trga. Po njihovem mnenju je treba ugotovljeno strukturno presežno zmogljivost večinoma pripisati konjunkturalnim razlogom (zlasti gospodarski krizi, ki je povzročila upad tovarnega prometa in povišanje tečaja britanskega funta). Nekateri gospodarski subjekti naj bi na podlagi napovedi o rasti izpred krize povečali zmogljivosti, vendar naj nato pričakovane rasti ne bi bilo zaradi gospodarske recesije. Francoski organi se sklicujejo na tržne analize, ki jih je opravila državna družba Dover Harbour Board v letih 2005 ⁽²⁴⁾ in 2008 ⁽²⁵⁾ ter kažejo na dolgoročno povečanje količine tovora.
- (106) Francija meni, da zaskrbljenost, ki so jo izrazile nekatere stranke družbe SeaFrance v zvezi z izoblikovanjem monopola družbe P&O, kar zadeva prevoz nevarnih izdelkov na liniji Calais–Dover (glej uvodni izjavi 83 in 87 tega sklepa), ni utemeljena. Ker namreč z nobenim nacionalnim ali mednarodnim predpisom ni prepovedan prevoz nevarnih snovi s trajekti, bi lahko družba SeaFrance tak promet predvidela med prevozi z malo potniki, na primer med nekaterimi nočnimi prevozi.

6.3 Pripombe v zvezi z združljivostjo pomoči za prestrukturiranje

- (107) Kar zadeva združljivost ukrepov, priglašeni v okviru načrta za prestrukturiranje, so francoski organi v odgovor na dvome Komisije v zvezi z obnovo dolgoročne sposob-

nosti preživetja, ki se pričakuje od tega načrta, ter v zvezi s preprečevanjem morebitnega prevelikega izkrivljanja konkurence in lastnim prispevkom družbe SeaFrance k načrtu za prestrukturiranje predložili spodaj navedene odgovore.

6.3.1 Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja in načrt za prestrukturiranje

- (108) Francoski organi menijo, da bodo pričakovane stopnje zasedenosti v prihodnjih letih višje od stopenj, ugotovljenih v preteklosti, kar utemeljujejo s tem, da je bil leta 2006 vzpostavljen nov informacijski sistem, ki omogoča optimizacijo in racionalizacijo zasedenosti zadevnih ladij. V zvezi s tem navajajo, da je ta sistem omogočil zlasti opredelitev slabo donosnih prevozov, ki so bili umaknjeni iz ponudbe družbe SeaFrance. Francoski organi poleg tega poudarjajo, da je bila dejavnost družbe SeaFrance v obdobju med letoma 2000 in 2007, ki ga je upoštevala Komisija, organizirana kot redna linija ne glede na intenzivnost povpraševanja.
- (109) Francoski organi tudi dejstvo, da je stopnja zasedenosti pri družbi SeaFrance nižja od stopnje zasedenosti pri njenih konkurentkah, utemeljujejo z načinom delovanja teh družb. Tako navajajo, da je imela družba P&O precej ladij in da je zagotavljala tudi izmenične prevoze, zaradi katerih se je njena stopnja zasedenosti znižala. Kar zadeva družbo DFDS, naj zaradi specializiranosti njenih ladij optimizacija zasedenosti na podlagi posamične donosnosti ne bi bila mogoča. Poleg tega naj bi bila ta družba zaradi dolgih prevozov prisiljena izoblikovati ponudbo, opredeljeno na podlagi izmenjevanja daljših obdobj. In še nazadnje, zaradi velike zmogljivosti njenih ladij naj bi se samodejno zmanjševale njene povprečne stopnje zasedenosti, saj naj bi bilo povpraševanje za nekatere od njenih prevozov majhno.
- (110) Francoski organi so se poleg tega odzvali tudi na pomisleke Komisije in pripombe tretjih strani, kar zadeva dejstvo, da je treba pri oceni verodostojnosti načrta za prestrukturiranje upoštevati nekatera tveganja (cena goriva, deprecijacija britanskega funta). V zvezi s tem najprej poudarjajo, da bo družba SeaFrance nadaljevala politiko finančnega kritja s posli zamenjave, takoj ko se bo v zvezi z njo končal postopek prisilne uprave. Nato še pojasnjujejo, da družba uporablja faktor „Bunker Adjustment Factor“, ki vključuje približno 40 % dodatnih stroškov, povezanih s povišanjem cene goriva nad 285 EUR na tono po letu 2015, in da bo ta faktor dopolnjen z novim dodatkom, s katerim bo upoštevana obveznost uporabe goriva z manj kot 0,1-odstotno vsebnostjo žvepla.
- (111) Kar zadeva deprecijacijo britanskega funta, francoski organi najprej pojasnjujejo, da se bo politika kritja dela mesečnih neporabljenih sredstev v britanskih funtih v obliki terminske prodaje na podlagi določenega menjalnega tečaja, ki je bila prekinjena zaradi postopka prisilne uprave, ob koncu tega postopka nadaljevala. [...]

⁽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) Kar zadeva druge ukrepe, navedene v uvodni izjavi 96 odločitve o začetku postopka, francoski organi pojasnjujejo, da njihovi učinki v načrtu te zadeve niso bili upoštevani, ker jih je težko številčno opredeliti. Vendar naj bi bilo mogoče s temi ukrepi doseči prihranke.

(113) Nazadnje francoski organi še opozarjajo, da naj bi razmerje med stroški za zaposlene in prometom prešlo z [20–25] % leta 2012 na [20–25] % leta 2019. Tako bi se približali razmerjem konkurentk družbe SeaFrance.

6.3.2 Preprečevanje morebitnega prevelikega izkrivljanja konkurence

(114) Kar zadeva preprečevanje morebitnega prevelikega izkrivljanja konkurence, želijo francoski organi potrditi, da sta bili dve ladji, to je Renoir in Cézanne, prodani 7. julija 2011 za ceno [0–10] milijonov USD ([0–10] milijonov EUR).

6.3.3 Lastni prispevek družbe SeaFrance k načrtu za prestrukturiranje

(115) Francoski organi navajajo, da so prvi del lastnega prispevka družbe SeaFrance k načrtu za prestrukturiranje prihodki od prodaje ladij Renoir in Cézanne ter pričakovani prihodki od prodaje ladje Nord Pas-de-Calais.

(116) Francoski organi poleg tega menijo, da v posojili, opisani v uvodnih izjavah 28 do 33 tega sklepa, ni všteta nobena državna pomoč in da je treba posojilo v višini 99,8 milijona EUR obravnavati kot lastni prispevek. Po njihovem mnenju se mora Komisija pri oceni, ali gre za pomoč, opreti izključno na sporočilo o referenčnih obrestnih merah. Glede tega opozarjajo, da je Komisija uporabila to sporočilo v odločitvi o začetku postopka v zvezi s posojilom, ki ga je družbi ČSA – Czech Airlines dodelil javni organ Osinek⁽²⁶⁾, in v sklepu v zvezi s posojili, ki jih je madžarska razvojna banka dodelila madžarskemu proizvajalcu gnojil Péti Nitrogénművek⁽²⁷⁾. Po njihovem mnenju iz razlogov, opisanih v uvodnih izjavah 28 do 33 tega sklepa, posojili iz te zadeve nista pomoč.

VII. PRESOJA UKREPOV POMOČI

7.1 Obstoje pomoči

(117) V skladu s členom 107(1) PDEU „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala

⁽²⁶⁾ Sklep z dne 24. februarja 2010 v zadevi NN 1/2010 (ex CP 371/2009) – Czech Republic ČSA – Czech Airlines – Morebitne posledice v zvezi z državno pomočjo posojila, ki ga je dalo podjetje Osinek.

⁽²⁷⁾ Sklep z dne 27. oktobra 2010 o državni pomoči C 14/09 (ex NN 17/09) Madžarske za družbo Péti Nitrogénművek Zrt. (UL L 118, 6.5.2011, str. 9).

konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(118) Da se ukrep opredeli kot državna pomoč, morajo biti izpolnjeni vsi navedeni pogoji: 1) z zadevnim ukrepom se daje prednost, 2) ta prednost je dodeljena iz državnih sredstev, 3) ta prednost je selektivna in 4) zadevni ukrep izkrivlja konkurenco ali bi lahko izkrivljala konkurenco in lahko prizadene trgovino med državami članicami⁽²⁸⁾.

(119) V tem sklepu se obravnavajo trije ukrepi pomoči, in sicer dokapitalizacija in posojili, opisani v uvodnih izjavah 28 do 33 tega sklepa.

7.1.1 Dokapitalizacija družbe SeaFrance

(120) Francoski organi v prigravitvi tudi sami menijo, da je povečanje kapitala družbe SeaFrance državna pomoč. Francoski organi s prigravitvijo priznavajo, da je mogoče ukrep dokapitalizacije pripisati državi in da je z njim podeljena selektivna prednost le družbi SeaFrance.

(121) Kar zadeva obstoj prednosti, Komisija iz razlogov, pojasnjenih v oddelku 7.2.1, meni, da je družba SeaFrance podjetje v težavah. Ker je ta družba v zelo slabem položaju in v zvezi z njo poteka postopek prisilne uprave, ne bi mogla izvesti načrta za prestrukturiranje in si zagotoviti potrebnih denarnih sredstev. V takih okoliščinah zasebni gospodarski subjekt ne bi vložil kapitala. Francoski organi poleg tega niso niti poskusili dokazati, da se pričakovana donosnost ujema z donosnostjo, ki bi jo zahteval zasebni vlagatelj. Torej je z ukrepom zagotovljena selektivna prednost, saj je do njega upravičena le družba SeaFrance. Dodeljen je iz javnih sredstev, saj je družba SNCF javno podjetje. Zato ga je mogoče pripisati državi.

(122) Kar zadeva učinek na konkurenco in vpliv na trgovino v Uniji, je treba opozoriti, da lahko na podlagi ustaljene sodne prakse vsaka pomoč, ki jo prejme podjetje od javnih organov, če deluje v sektorju, v katerem konkurirajo proizvajalci iz različnih držav članic, vpliva na trgovino med državami članicami in izkrivlja konkurenco, ker njegova ohranitev na trgu konkurenčnim podjetjem iz drugih držav članic preprečuje, da bi povečala svoj tržni delež⁽²⁹⁾.

⁽²⁸⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 10. januarja 2006 v zadevi Ministero dell'Economia e delle Finanze proti Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ZOdl., str. I-289, točka 129.

⁽²⁹⁾ Glej zlasti sodbo Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji, C-305/89, Recueil, str. I-1603.

- (123) V zvezi s tem je dejstvo, da je ekonomski sektor liberaliziran na ravni Unije, dokaz, da lahko pomoč dejansko ali potencialno vpliva na konkurenco in trgovino med državami članicami ⁽³⁰⁾.
- (124) V tem okviru je treba opozoriti, da je bil z Uredbo Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami ⁽³¹⁾ pomorski promet med državami članicami 1. januarja 1993 popolnoma liberaliziran.
- (125) Kot je bilo že ugotovljeno, v obravnavanem primeru obstajata „modalna“ konkurenca s preostalimi gospodarskimi subjekti v liberaliziranem pomorskem sektorju in „intermodalna“ konkurenca, zlasti s prevozniki v železniškem prometu ⁽³²⁾.
- (126) Komisija na podlagi tega meni, da bi lahko ukrep dokapitalizacije okrepil položaj zadevnega podjetja v trgovini med državami članicami Unije v primerjavi s konkurenčnimi podjetji. Ukrep bi torej prizadel trgovino med državami članicami in bi lahko povzročil tudi izkrivljanje konkurence.
- (127) Komisija na podlagi navedenega meni, da je zadevni ukrep državna pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.
- 7.1.2 Posojili, opisani v uvodnih izjavah 28 do 33 obrazložitve tega sklepa
- (128) Francija meni, da sta bili posojili, opisani v uvodnih izjavah 28 do 33 tega sklepa, dodeljeni pod tržnimi pogoji in da se z njima upošteva načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu (glej uvodno izjavo 116 tega sklepa).
- (129) Komisija se s tako analizo ne strinja. V obravnavanem primeru je namreč družba SNCF družbi SeaFrance že dodelila pomoči, zlasti pomoč za reševanje, in ji name-rava dodeliti še eno v obliki dokapitalizacije. Posojili imata enak namen kot druge pomoči, to je reševanje in prestrukturiranje družbe SeaFrance. Dodeljeni bosta v času, ko je družba SeaFrance podjetje v težavah, in hkrati s pomočmi za prestrukturiranje. To je samo po sebi umevno za posojilo v višini 99,7 milijona EUR, katerega namen je – podobno kot pri dokapitalizaciji – družbi SeaFrance omogočiti, da zadovolji potrebe po tekočem kapitalu. Vendar pa enako velja tudi za posojilo v višini [40–70] milijonov EUR, katerega namen je refinanciranje in poplačilo lizinga za ladjo Molière pred predvidenim rokom. Financiranje obratovalnih sredstev, v tem primeru ladje, je namreč tesno povezano z običajnimi dejavnostmi družbe SeaFrance. Družba SeaFrance želi namreč z refinanciranjem in vnaprejšnjim poplačilom lizinga zmanjšati svoje obratovalne stroške, kar spada pod prestrukturiranje podjetja. Zato je treba tudi posojilo v višini [40–70] milijonov EUR obravnavati kot del prestrukturiranja družbe SeaFrance.
- (130) Splošno sodišče je v sodbi v zadevi BP Chemicals pojasnilo, da v takih okoliščinah posojil z vidika državnih pomoči ni mogoče preučiti posamično, ampak jih je treba obravnavati v povezavi z drugimi ukrepi ⁽³³⁾.
- (131) Iz sodne prakse Splošnega sodišča izhaja, da le zato, ker je javno podjetje svoji hčerinski družbi že pomagalo s „kapitalskimi injekcijami“, ki jih je mogoče opredeliti kot „pomoči“, še ni mogoče a priori izključiti možnosti, da je mogoče nadaljnji ukrep opredeliti kot transakcijo, s katero je izpolnjeno merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Vendar je Splošno sodišče še menilo, da mora Komisija v okoliščinah, v katerih je isti vlagatelj v dveh letih zagotovil tri „finančne injekcije“, pri čemer prvi dve v nobenem pogledu nista bili donosni, preveriti, ali je mogoče tretjo razumno ločiti od prvih dveh in jo z vidika merila zasebnega vlagatelja obravnavati kot samostojno naložbo.
- (132) Po mnenju Splošnega sodišča je treba med elementi, ki jih je treba upoštevati pri presoji, ali je mogoče nadaljnji ukrep razumno ločiti od prvih dveh in ga z vidika merila zasebnega vlagatelja obravnavati kot samostojno naložbo, upoštevati zlasti časovni raspored zadevnih „injekcij“, njihov namen in položaj hčerinskega podjetja v obdobju, ko so bile sprejete odločitve o posameznih „injekcijah“.
- (133) Francija ne izpodbija dejstva, da je dokapitalizacija pomoč, saj nima nobene možnosti, da bi si z njo zagotovila donosnost, ki bi jo pričakoval zasebni vlagatelj. To je razvidno tudi iz preglednice iz uvodne izjave 35 tega sklepa, v kateri so navedene potrebe po financiranju za obdobje 2011–2017. Podjetje namreč v tem obdobju ne bi moglo izplačevati dividend. Ob upoštevanju velikih stroškov, nastalih pri plačilu obresti in glavnice posojil, opisanih v uvodnih izjavah 28 do 33 tega sklepa, in majhnega dobička, predvidenega v načrtu za prestrukturiranje, bi se tak položaj zelo verjetno nadaljeval še po letu 2017, in sicer do popolnega poplačila posojil leta 2023. Zasebni vlagatelj v klasični industriji, kot je pomorski promet, ne bi sprejel dejstva, da naložba v višini 166,3 milijona EUR še 12 let zanj sploh ne bo donosna. Ker imata posojili enak namen kot dokapitalizacija, to je financiranje stroškov prestrukturiranja, ter se ekonomski položaj podjetja ni spremenil (je v težavah) in sta bili posojili dodeljeni hkrati z dokapitalizacijo, ju ni mogoče razumno ločiti od pomoči za reševanje in dokapitalizacije.

⁽³⁰⁾ Sodba z dne 13. februarja 2003 v zadevi Španija proti Komisiji, C-409/00, Recueil, str. I-1487.

⁽³¹⁾ UL L 378, 31.12.1986, str. 1.

⁽³²⁾ Zlasti s potniškim in tovornim železniškim prometom, ki poteka po predoru Eurotunnel.

⁽³³⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 15. septembra 1998 v zadevi BP Chemicals proti Komisiji, T-11/95, Recueil, str. II-3235, točki 170 in 171.

- (134) Donosnost vseh zadevnih ukrepov – to je pomoči za reševanje, dokapitalizacije in zadevnih dveh posojil – je manjša od donosnosti, ki bi jo zahteval zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Kot je bilo že pojasnjeno, družba SNCF namreč ne more pričakovati, da bo dokapitalizacija pred letom 2023 zanj kakor koli donosna. Tudi če bi donosnost vsakega od posojil posebej izpolnjevala tržne pogoje – kar pa ne drži –, še ne bi bilo mogoče trditi, da se ukrepi kot celota skladajo z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Zato so spodnja pojasnila navedena le zaradi pojavnosti.
- (135) Francoski organi se v podporo trditvi, da zadevni posojili nista pomoč, sklicujejo na sporočilo o referenčnih obrestnih merah. Po njihovem mnenju mora obrestna mera ob upoštevanju bonitetne ocene podjetja (CCC) in ponujenega (običajnega) zavarovanja znašati 8,55 %, kar se ujema z enoletno obrestno mero EURIBOR, povečano za 650 bazičnih točk. Francoski organi menijo, da gre za konservativno uporabo sporočila o referenčnih obrestnih merah.
- (136) Tudi če bi bilo treba zadevni posojili presojati ločeno – kar pa ne drži –, francoski organi niso dokazali, da sta bili dodeljeni s tržno obrestno mero.
- (137) Komisija v zvezi s tem najprej poudarja – kot je navedeno tudi v prvem odstavku sporočila o referenčnih obrestnih merah –, da se „[r]eferenčne obrestne mere in diskontne stopnje [...] uporabljajo kot približek za tržno stopnjo in za izračun ekvivalenta dotacije pomoči, zlasti kadar je slednja izplačana v več obrokih, ter za izračun elementa pomoči, ki izhaja iz shem subvencioniranja obresti. Prav tako se uporabljajo za preverjanje skladnosti s pravilom de minimis in uredbami o skupinskih izjemah.“⁽³⁴⁾ Torej sporočilo o referenčnih obrestnih merah pri uporabi načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu za Komisijo ni zavezujoče, in sicer še zlasti ne, če so na voljo konkretni tržni podatki, ki se očitno razlikujejo od podatkov, pridobljenih po metodi iz zadevnega sporočila.
- (138) Ker je v obravnavanem primeru pomoč in posojili podelil isti subjekt, se mora Komisija, da bi se prepričala, ali se predlagano obrestovanje resnično ujema s tržnim obrestovanjem, opreti na akterje zunaj družbe SNCF. Komisija je francoske organe večkrat pozvala, naj ji predložijo primer ponudbe neodvisne finančne ustanove. Taka ponudba ni bila nikoli predložena.
- (139) Komisija je poleg tega opravila še tržno raziskavo. Po njenih ocenah bi morale obrestne mere posojil za zagotovitev običajnega zavarovanja – da bi bile združljive s trgovino – znašati približno 14 % (valutna zamenjava („swap“) v petih letih v višini 2,825 %⁽³⁵⁾ + povprečje poslov kreditnih zamenjav⁽³⁶⁾ pod bonitetno oceno B– (torej CCC) v višini 11,18 % + premija 0,2 %). To se ujema s podatki, ugotovljenimi aprila, maja in junija 2011. Poleg tega niso francoski organi kljub večkratnim pozivom Komisije⁽³⁷⁾ nikoli predložili kotacije ali obrestnih mer, ki bi jih predlagala zasebna banka.
- (140) Komisija je poleg tega francoske organe večkrat⁽³⁸⁾ pozvala, naj preučijo možnost zunanjega financiranja ali naj predložijo kotacijo ali predlagane obrestne mere, ki jih je ponudila komercialna banka. Nobenemu od teh predlogov ni bilo formalno zadoščeno.
- (141) Nazadnje ni mogoče sprejeti niti trditev francoskih organov iz uvodne izjave 116 tega sklepa, da je Komisija v dveh nedavnih postopkih uporabila sporočilo o referenčnih obrestnih merah. Problematika iz teh dveh postopkov, od katerih eden še poteka, je bila namreč drugačna. Kar zadeva družbo Péti Nitrogénművek, so bili vsi preučevani ukrepi državne pomoči. Kar zadeva družbo Osinek, Komisija še ni sprejela dokončne odločitve, ob dodelitvi posojila pa ni bil priglašen noben ukrep pomoči.
- (142) Komisija meni, da je družba SeaFrance pridobila prednost tudi s posojiloma, katerih namen je financirati lastni prispevek in predčasno uveljavitev opcije odkupa ladje Molière. Iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 122 do 126 tega sklepa, so izpolnjeni tudi preostali pogoji za obstoj pomoči (selektivna prednost, dodeljena iz javnih sredstev, učinek na konkurenco in vpliv na trgovino med državami članicami). Ta posojila so torej državne pomoči.

7.1.3 Pomoč za reševanje

- (143) Iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 30 do 47 sklepa Komisije z dne 18. avgusta 2010, je posojilo, ki ga je družba SNCF dodelila družbi SeaFrance kot pomoč za reševanje, pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2. Združljivost zadevnih treh ukrepov pomoči

- (144) Komisija meni, da je treba glede na namen zadevnih treh ukrepov pomoči za prestrukturiranje in trditve, ki so jih francoski organi navedli v priglasitvah, o združljivosti z notranjim trgovino teh ukrepov pomoči presojati na podlagi člena 107(3)(c) PDEU in ob upoštevanju smernic.

7.2.1. Upravičenost: podjetje v težavah

- (145) Da lahko podjetje prejme pomoč za prestrukturiranje, ga mora biti mogoče opredeliti kot podjetje v težavah v smislu oddelka 2.1 smernic.

⁽³⁵⁾ 1. julija 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽³⁶⁾ Za vse sektorje skupaj.

⁽³⁷⁾ [...]

⁽³⁸⁾ Glej uvodno izjavo 9 tega sklepa.

⁽³⁴⁾ UL C 14, 19.1.2008, str. 6.

(146) Komisija v zvezi s tem meni, da je družba SeaFrance podjetje v težavah v smislu točke 10(a) smernic, saj je bila izgubljena več kot polovica njenega kapitala, ki se je z 81,7 milijona EUR leta 2007 zmanjšal na 57,7 milijona EUR leta 2008 in na -0,69 milijona EUR leta 2009 (kar pomeni več kot 100-odstotno zmanjšanje v višini 82,4 milijona EUR med letoma 2007 in 2009), ter je bila v preteklih dvanajstih mesecih izgubljena več kot četrtina tega kapitala, ki se je s 57,7 milijona EUR leta 2008 zmanjšal na -0,69 milijona EUR leta 2009.

(147) Poleg tega je mogoče družbo SeaFrance obravnavati kot podjetje v težavah tudi na podlagi točke 10(c) smernic, ker izpolnjuje merila za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti. Kot je namreč navedeno v uvodni izjavi 10 tega sklepa, je bil v zvezi s to družbo 30. junija 2010 pri Tribunal de Commerce de Paris uveden postopek prisilne uprave.

(148) Izpolnjeni so tudi pogoji iz točke 13 smernic, saj je družba SeaFrance sicer res del družbe SNCF, vendar je vzrok njenih težav v podjetju samem in te niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini.

7.2.2. Lastni prispevek

(149) Komisija je v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave menila, da je lastni prispevek družbe SeaFrance k prizadevanjem za prestrukturiranje z vidika določb smernic negotov in nezadosten.

(150) Francoski organi v spremenjenem načrtu za prestrukturiranje predlagajo lastni prispevek družbe SeaFrance v višini [80–130] milijonov EUR, ki bi vključeval naslednje ukrepe:

— posojilo v višini 99,7 milijona EUR z 8,55-odstotno obrestno mero za financiranje prestrukturiranja družbe SeaFrance;

— predvideno prodajo tovorne ladje Nord-Pas-de-Calais (katere tržno vrednost sta dva neodvisna izvedenca ocenila na [0–10] milijonov EUR), in

— prodajo ladij Renoir in Cézanne julija 2011 za [0–10] milijonov USD, to je približno [0–10] milijonov EUR.

(151) Na podlagi točke 43 smernic morata biti „[k]oličina in intenzivnost pomoči [...] omejeni na najnižjo vsoto stroškov, potrebnih za prestrukturiranje, ob upoštevanju obstoječih finančnih virov podjetja, njegovih delničarjev ali poslovne skupine, v katero podjetje spada. Pri takšni

oceni se upošteva kakršna koli predhodno dodeljena pomoč za reševanje. Upravičenci do pomoči bodo morali prispevati pomemben delež k načrtu za prestrukturiranje iz lastnih virov, tudi [s] prodajo sredstev[,] ki niso bistvenega pomena za preživetje podjetja, ali iz zunanjega financiranja pri tržnih pogojih. Takšen prispevek kaže, da trgi verjamejo, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti. Takšen prispevek mora biti realen, [to je] dejanski, izključevati mora vse pričakovane prihodnje dobičke, kot je denarni tok, in mora biti čim višji.“⁽³⁹⁾

(152) V točki 7 je še pojasnjeno, da „je primerno ponovno še jasneje poudariti načelo, da mora biti [precejšen prispevek upravičenca za prestrukturiranje] realen in v njem ne sme biti všteta nobena pomoč. Prispevek upravičenca ima dvojni namen: po eni strani pokaže zaupanje trgov (lastnikov, upnikov) v to, da lahko podjetje v primernem časovnem obdobju obnovi sposobnost preživetja. Po drugi strani pa zagotavlja, da se pomoč za prestrukturiranje omeji na najnižjo vsoto, ki je potrebna za obnovo sposobnosti preživetja, in se hkrati omeji[...] izkrljavanja konkurence [...]“⁽⁴⁰⁾

(153) Tudi v sodni praksi Unije je bilo poudarjeno, da se mora z lastnim prispevkom pokazati zaupanje trgov v to, da lahko podjetje obnovi sposobnost preživetja⁽⁴¹⁾.

(154) Francoski organi so Komisijo obvestili, da sta bili dve ladji (Renoir in Cézanne) prodani 7. julija 2011 za 3,1 milijona EUR.

(155) S predvideno prodajo tovorne ladje Nord-Pas-de-Calais naj bi se prispevek družbe SeaFrance iz prodaje ladij povečal na [10–20] milijonov EUR. Francoski organi so se ob priglasitvi prvotnega načrta za prestrukturiranje zavezali, da bo družba SeaFrance prodala ladji Renoir in Cézanne. Zadevni ladji sta bili prodani julija 2011. Na podlagi prakse odločanja Komisije je mogoče prihodnjo prodajo sredstev sprejeti kot lastni prispevek, če država članica predloži realistično oceno njihove tržne vrednosti⁽⁴²⁾. V obravnavanem primeru so francoski organi predložili dve oceni tovorne ladje Nord-Pas-de-Calais, ki sta ju pripravila neodvisna izvedenca, pri čemer je bila tržna vrednost ladje obakrat ocenjena na približno [0–10] milijonov EUR. Komisija je pripomnila, da je eden od navedenih izvedencev aprila 2011 ladji Renoir in Cézanne ocenil na [0–10 000 000] USD. Zadevni ladji sta bili julija 2011 prodani za [0–10 000 000] USD. Komisija zato najprej meni, da je mogoče oceno tržne vrednosti šteti za realistično, predvideno prodajo tovorne ladje Nord-Pas-de-Calais pa je mogoče sprejeti kot lastni prispevek.

⁽³⁹⁾ Poudarek dodan.

⁽⁴⁰⁾ Poudarek dodan.

⁽⁴¹⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 7. decembra 2010 v zadevi Frucona Košice proti Komisiji, T-11/07, še neobjavljena v ZODl., točki 244 in 245.

⁽⁴²⁾ Sklep N488/2009 o pomoči za prestrukturiranje družbe POLFA „Tarchominskie Zakłady Farmaceutyczne“ S.A., uvodna izjava 47 sklepa.

- (156) Francoski organi so uvodoma pojasnili, da posojilo v višini [40–70] milijonov EUR za financiranje uveljavitve opcije odkupa za ladjo Molière ni dodaten lastni prispevek. S tem se namreč nadomesti že obstoječi zunajbilančni prispevek na podlagi lizinske pogodbe v zvezi z ladjo Molière. Torej se to posojilo pri izračunu skupnega lastnega prispevka ni upoštevalo. Ker pa to financiranje nadomešča že obstoječe financiranje, se mora Komisija kljub temu prepričati, da so z njim izpolnjena tudi merila glede združljivosti lastnega prispevka, še zlasti merilo v zvezi z neobstojem pomoči.
- (157) Ker je družba SNCF posojila dodelila v skladu s točko 43 smernic, se mora Komisija prepričati, da ta financiranja niso všteta v nobeno pomoč in „da trgi verjamejo, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti“. To ne drži, in sicer iz treh razlogov, ki tudi vsak zase zadoštujejo za potrditev tega sklepa.
- (158) Prvič, kot Komisija navaja v uvodnih izjavah od 130 do 143 tega sklepa v oddelku 7.1.2, posojili nista bili dodeljeni pod tržnimi pogoji.
- (159) Po ocenah Komisije bi morale obrestne mere posojil za zagotovitev običajnega zavarovanja – da bi bile združljive s trgov – znašati približno 14 % (zamenjava obrestnih mer v petih letih v višini 2,825 % ⁽⁴³⁾ + povprečje poslov kreditnih zamenjav ⁽⁴⁴⁾ pod bonitetno oceno B– (torej CCC) v višini 11,18 % + premija 0,2 %). To se ujema s podatki, ugotovljenimi aprila, maja in junija 2011. Poleg tega niso francoski organi kljub večkratnim pozivom Komisije ⁽⁴⁵⁾ nikoli predložili kotacije ali obrestnih mer, ki bi jih predlagala zasebna banka.
- (160) Drugič, kot je razvidno iz uvodnih izjav 129 do 142 tega sklepa v oddelku 7.1.2., sta tudi sami zadevni posojili državna pomoč. Torej ju ni mogoče upoštevati kot lastni prispevek, ki v skladu z naslovom pred točko 43 smernic ne sme biti vključen v nobeno pomoč.
- (161) Tretjič, na podlagi točk 7 in 43 smernic je namen realnega prispevka vsekakor zlasti pokazati, da trgi verjamejo, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti ⁽⁴⁶⁾. Vendar se v obravnavanem primeru v eni sami pravni osebi prekrivata organ, ki dodeljuje pomoč, in matična družba (družba SNCF), zadevni ukrepi pa so bili sprejeti hkrati. V takih okoliščinah tega namena ni mogoče doseči brez realnega prispevka, pridobljenega od vlagatelja ali upnika zunaj družbe SNCF. Ravnanje organa, ki dodeljuje pomoč, namreč z ničimer ne kaže na to, da trgi verjamejo, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti.
- (162) Kot je navedeno v uvodni izjavi 142 tega sklepa, Komisija meni, da ni mogoče upoštevati sklepov v zvezi s pomočjo, ki jo je javni organ Osinek dodelil družbi ČSA – Czech Airlines, oziroma posojili, ki jih je madžarska razvojna banka dodelila madžarskemu proizvajalcu gnojil Péti Nitrogénművek (glej uvodno izjavo 116 tega sklepa), na katere se je Francija sklicevala v svojih pripombah, ker v prvi zadevi Komisija še ni sprejela dokončne odločitve, v drugi pa ne gre za prestrukturiranje.
- (163) Poleg tega – kot je bilo že navedeno in neodvisno od vprašanja morebitnega elementa pomoči v posojilih – je treba z lastnim prispevkom pokazati, da trgi verjamejo, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti.
- (164) V obravnavanem primeru s financiranjem družbe SNCF tega ni mogoče dokazati. Družba SNCF namreč hkrati dodeljuje pomoč in zagotavlja lastni prispevek. Francoski organi niso predložili nobenega znamenja, ki bi kazalo na to, da bi se bil preudaren in neodvisen vlagatelj pripravljen resnično zavezati k temu, da bo zagotovil lastni prispevek in posojilo za uveljavitev opcije pod enakimi pogoji, kot jih predlaga družba SNCF.
- (165) Lastni prispevek družbe SeaFrance, ki izpolnjuje pogoje iz točke 43 smernic – v katerega torej ni všteta nobena pomoč in ki kaže, da trgi verjamejo, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti –, zato znaša le [10–20] milijonov EUR, to je manj kot [< 10] % stroškov prestrukturiranja. Torej ni dosežen najmanjši 50-odstotni delež, določen v točki 44 smernic. Komisija zato meni, da lastni prispevek družbe SeaFrance k prizadevanjem za prestrukturiranje z vidika določb smernic še zdaleč ne zadoštuje.
- (166) Komisija hkrati ugotavlja, da se Francija ni sklicevala na določbo o izjemnih okoliščinah iz točke 44 smernic niti ni predložila nobenega dokaza o obstoju takih izjemnih okoliščin.
- (167) Zato Komisija meni, da s smernicami določena zahteva po „realnem prispevku, v katerega ni všteta nobena pomoč“, ni izpolnjena.

7.2.3 Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja

- (168) Ker lastni prispevek družbe SeaFrance k prizadevanjem za prestrukturiranje z vidika določb smernic še zdaleč ne zadoštuje, Komisija meni, da ni treba presojati o pogoju v zvezi z obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja.

⁽⁴³⁾ 1. julija 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽⁴⁴⁾ Povprečje poslov kreditnih zamenjav za vse sektorje skupaj.

⁽⁴⁵⁾ [...]

⁽⁴⁶⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 7. decembra 2010 v zadevi Frucona Košice proti Komisiji, T-11/07, še neobjavljena v ZODl., točka 245.

7.2.4 *Preprečevanje morebitnega prevelikega izkrivljanja konkurence (izravnalni ukrepi)*

- (169) Komisija je v odločitvi o začetku postopka navedla, da izravnalni ukrepi, ki jih predlagajo francoski organi, ne zadostujejo. Francoski organi so v pripombah v odgovor na odločitev o začetku postopka priznali⁽⁴⁷⁾, da izravnalnih ukrepov praktično ni⁽⁴⁸⁾. Pri tem so navedli, da bo ta težava odpravljena s spremenjenim načrtom za prestrukturiranje.
- (170) V načrtu za prestrukturiranje, predloženem 12. septembra 2011, so bili res predlagani dodatni izravnalni ukrepi, še zlasti prihodnja prodaja tovorne ladje Nord Pas-de-Calais. Francoski organi navajajo tudi že izvedeno prodajo ladij Renoir in Cézanne, zmanjšanje števila prevozov (5 830 prevozov manj, kar pomeni 37,6-odstotno zmanjšanje v primerjavi s ponudbo prevozov iz leta 2007) in zmanjšanje tržnih deležev družbe SeaFrance ([10–15] % na trgu prevozov avtomobilov v obdobju 2012–2019 v primerjavi s [15–20] % leta 2008).
- (171) Ker lastni prispevek družbe SeaFrance k prizadevanjem za prestrukturiranje z vidika določb smernic še zdaleč ne zadostuje, Komisija meni, da ni treba preučiti predlaganih izravnalnih ukrepov.

7.2.5. *Posledice, ki jih ima nezdržljivost pomoči za prestrukturiranje za pomoč za reševanje*

- (172) Potem ko je Francija 18. februarja 2011 v skladu s točko 26 smernic priglasila načrt za prestrukturiranje, je bil šestmesečni rok, v katerem je treba posojilo povrniti, podaljšan, dokler Komisija ne sprejme odločitve o načrtu za prestrukturiranje. Ker Komisija meni, da z ukrepi, priglašeni kot pomoč za prestrukturiranje, niso izpolnjeni pogoji v zvezi z združljivostjo, določeni v smernicah, je treba izpeljati posledice zadevne nezdržljivosti. Posojila torej ni mogoče več podaljšati na obdobje po datumu sprejetja tega sklepa in ga je treba takoj vrniti.
- (173) Treba je vrniti znesek v višini glavnice posojila za reševanje, povečan za zapadle pogodbenne obresti, ki še niso bile plačane na datum uradnega obvestila o tem sklepu, kar se od datuma uradnega obvestila o tem sklepu poveča še za obresti, izračunane v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES⁽⁴⁹⁾.

VIII. SKLEPNE UGOTOVITVE

- (174) Povečanje kapitala za 166,3 milijona EUR, posojilo v višini 99,7 milijona EUR in posojilo v višini [40–70]

⁽⁴⁷⁾ Glej oddelek 2.2 (stran 19 spodaj in stran 20) pripomb francoskih organov.

⁽⁴⁸⁾ V skladu s smernicami iz leta 2004 o pomočeh za prestrukturiranje je treba sprejeti izravnalne ukrepe, ki bodo čim bolj zmanjšali škodljive učinke na pogoje poslovanja ter lahko vsebujejo prodajo sredstev in zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu.

⁽⁴⁹⁾ UL L 140, 30.4.2004, str. 1.

milijonov EUR, ki jih namerava družba SNCF dodeliti družbi SeaFrance, so pomoči v smislu člena 107(1) PDEU. Te pomoči niso združljive z notranjim trgov, zato jih ni mogoče izvršiti.

- (175) Posojilo, ki ga je Francija prek družbe SNCF dodelila družbi SeaFrance kot pomoč za reševanje in je bilo dovoljeno s sklepom Komisije z dne 18. avgusta 2010, je treba takoj vrniti skupaj z zapadlimi pogodbenimi obrestmi, ki še niso bile plačane na datum uradnega obvestila o tem sklepu –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Povečanje kapitala za 166,3 milijona EUR, posojilo v višini 99,7 milijona EUR in posojilo v višini [40–70] milijonov EUR, ki jih namerava Francoska republika prek družbe SNCF izvršiti kot pomoč za prestrukturiranje družbe SeaFrance, so pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, ki niso združljive z notranjim trgov.

Teh pomoči zato ni mogoče izvršiti.

Člen 2

Posojilo, ki ga je Francija prek družbe SNCF dodelila kot pomoč za reševanje družbe SeaFrance, na katero se nanaša sklep Komisije z dne 18. avgusta 2010, je pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgov.

Člen 3

1. Francija mora prek družbe SNCF od upravičenca zahtevati vračilo pomoči iz člena 2, in sicer skupaj z zapadlimi pogodbenimi obrestmi, ki še niso bile plačane na datum uradnega obvestila o tem sklepu.

2. Za zneske, ki jih je treba vrniti, se obračunavajo obresti od datuma uradnega obvestila o tem sklepu do dejanskega vračila.

3. Obresti se izračunajo na podlagi obrestnoobrestnega računa v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004.

Člen 4

1. Vračilo pomoči iz člena 2 se izvede takoj in učinkovito.

2. Francija zagotovi, da se ta sklep izvrši v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu.

Člen 5

1. Francija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu Komisiji predloži naslednje informacije:

- (a) znesek glavnice pomoči, ki jo mora upravičenec vrniti ter vključuje znesek posojila in še neplačane zapadle obresti na posojilo;
- (b) znesek obresti, ki jih je treba izterjati od upravičenca in izračunati po načelih iz člena 3(3);
- (c) podroben opis že sprejetih in predvidenih ukrepov za izvršitev tega sklepa ter
- (d) dokumente, ki dokazujejo, da se je od upravičenca zahtevalo vračilo pomoči.

2. Francija Komisijo obvešča o napredku glede sprejetih nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa, dokler se vračanje pomoči iz člena 2 ne konča. Na zahtevo Komisije takoj predloži vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za usklajitev s tem sklepom. Zagotovi tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki jih je upravičenec že povrnil.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 24. oktobra 2011

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik