

II

(Akty, jejichž zveřejnění není povinné)

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 20. října 2004,

které se týká státní podpory částečně poskytnuté Francií ve prospěch podniku „Sernam“

(oznámeno pod číslem K(2004) 3940)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2006/367/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

1. POSTUP

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,
a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na dohodu o Evropském hospodářském prostoru,
a zejména na čl. 62 odst. 2 první pododstavec této dohody,

s ohledem na Pokyny společenství pro státní podporu na
záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ⁽¹⁾,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22.
března 1999 kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93
Smlouvy o ES ⁽²⁾,

po vyzvání zúčastněných stran k předložení jejich připomínek
v souladu se zmíněnými články ⁽³⁾ a s ohledem na tyto při-
pomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise uvědomila dopisem ze dne 23. května 2001 (č. D/288742) Francii o svém rozhodnutí schválit podporu na restrukturalizaci ve prospěch společnosti Sernam (dále jen „rozhodnutí ze dne 23. května 2001“ nebo „rozhodnutí Sernam 1“).

(2) Dopisem ze dne 17. června 2002 (zapsaným téhož dne pod č. A/60693), předložily francouzské orgány první výroční zprávu o restrukturalizaci Sernamu a také nový protokol o dohodě mezi SNCF a Geodisem, ve kterém se uvádí, že podpory schválené dne 23. května 2001 byly poskytnuty za podmínek, které odlišují od podmínek, na základě kterých Komise dne 23. května 2001 přijala rozhodnutí. Dopisem ze dne 30. října 2002 (zapsaným dne 31. října 2002 pod č. A/69194) zaslala Francie dodatečné informace. Dopisem ze dne 27. listopadu 2002 zaslala Komise Francii obsílku, na kterou Francie odpověděla dopisem ze dne 30. ledna 2003 (zapsaným dne 31. ledna 2003 pod č. A/12246). Schůzky mezi francouzskými orgány a odbory Komise se konaly dne 29. srpna 2002, 25. února 2003 a 22. března 2004. Francouzské orgány poskytly dodatkové informace zejména v průběhu schůzky dne 22. března 2004 a dopisem ze dne 14. dubna 2004.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽²⁾ Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 794/2004 (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽³⁾ Úř. věst. L 182, 1.8.2003, s. 2.

(3) Komise financovala průzkum trhu nezávislým znalcem, jehož zpráva byla předložena na počátku června 2004.

- (4) Dopisem ze dne 8. července 2002 (zapsaným dne 15. července 2002 pod č. A/62493) byla kromě toho Komisi předána stížnost (zaslaná společně několika žalobci; dále jen „žalobci“), která se týkala spisu Sernam. Schůzky mezi žalobci a odbory Komise se konaly dne 3. září 2002 a dne 29. ledna 2003. Dopisem ze dne 13. prosince 2002 (zapsaným dne 17. prosince 2002 pod č. A/72603) žalobci poprvé pod pohrůzkou podání stížnosti na neplnění závazků vyzvali Komisi k jednání, výzvu opakovali dopisem ze dne 24. dubna 2003⁽¹⁾ a mimo jiné Komisi zaslali dodatkové obsílky s datem ze dne 4. února 2003⁽²⁾, dvě obsílky ze dne 28. února 2003, z nichž jedna byla zaslána dne 4. března 2003⁽³⁾, jednu obsílku dne 10. března 2003⁽⁴⁾ a obsílku ze dne 15. září 2003⁽⁵⁾. Podruhé vyzvali žalobci Komisi pod pohrůzkou podání stížnosti na neplnění závazků dopisy s daty ze dne 13. a 18. února 2004⁽⁶⁾ a dopisy ze dne 19. května⁽⁷⁾, 10. června a 9. září zaslali další obsílky. Komise mimo jiné odpovídala dopisy ze dne 7. února 2003 (odpověď na první výzvu), ze dne 25. února, 17., 20. a 21. března a 8. května 2003 (odpověď na opakování první výzvy) a ze dne 19. března 2004 (odpověď na druhou výzvu).
- (5) Komise uvědomila dopisem ze dne 30. dubna 2003 Francii o svém rozhodnutí zahájit proti této podpoře (rozhodnutí č. C 32/03) řízení stanovené v čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.
- (6) Rozhodnutí Komise zahájit řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*⁽⁸⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany k předložení jejich připomínek k příslušné podpoře.
- (7) Komise v této věci obdržela od zúčastněných stran připomínky, které Francii předala dopisem ze dne 26. září 2003 a umožnila jí předložit komentář, který obdržela v dopise ze dne 26. listopadu 2003.

2. POPIS

Dále se uvádí stručný popis podpory. U obsáhlejších podrobností se odkazuje na rozhodnutí ze dne 23. května 2001 a na rozhodnutí o zahájení řízení ze dne 30.4.2003.

2.1 Sernam: struktura podniku

- (8) Jak je uvedeno v rozhodnutí ze dne 23. května 2001, byl Sernam založen v roce 1970 jako interní služba SNCF, která zahrnuje všechny činnosti spojené s přepravou zásilek. Reorganizace v roce 1993 vedla k založení podniku „Sernam Domaine“ a dceřiné spo-

lečnosti „Sernam Transport SA“. „Sernam Domaine“ zůstal interní službou SNCF, zatímco „Sernam Transport SA“ byl založen jako dceřinná společnost se 100 % podílem SNCF a udržoval kolem sebe dvacet čtyři dceřinných společností⁽⁹⁾, jejichž prostřednictvím provozoval silniční přepravu.

- (9) Celek vytvořený v roce 1993 ze společnosti Sernam Transport SA a jejích dceřinných společností (dále jen „skupina Sernam Transport“) se víceméně nacházel ve finanční rovnováze. Naopak u hospodářských výsledků interní služby Sernam Domaine bylo možné od roku 1992 pozorovat postupný pokles, avšak teprve v roce 1996, částečně z důvodu velkého sociálního napětí, které se v SNCF projevovalo, mohl být uplatněn plán hospodářského zotavení. Na základě hospodářského výsledku, který nadále vykazoval pokles, přijala SNCF úmysl Sernam Domaine z této situace vyvést.
- (10) Dne 1. února 2000 byl Sernam Domaine transformován na dceřinou společnost se 100 % podílem SNCF, a tak byla prostřednictvím SNCF založena nová komanditní společnost (dále jen „K. S. Sernam“), která představovala odlišnou právní osobu. Zahrnuje dlouhodobá aktiva bývalé společnosti Sernam Domaine a majetkové cenné papíry podniku Sernam Transport SA. Proto se dceřinná společnost SNCF, Sernam Transport SA, stala dceřinou společností se 100 % podílem k. s. Sernamu a zůstala se svými dvaceti čtyřmi dceřinými společnostmi zcela odlišnou a holdingovou společností.
- (11) Restrukturalizace předmětu tohoto rozhodnutí se týká podniku k. s. Sernam (i když byla podle protokolu o dohodě, podepsané dne 21. prosince 2001 mezi SNCF a společností Geodis, transformována na akciovou společnost a i když 15 % podílu podniku k. s. Sernam, prodaného společnosti Geodis a 15 % podílu prodaného společnosti Cogip, převzala SNCF).

2.2 Sernam: činnost podniku

- (12) Sernam od založení v roce 1970 vykonává hlavně činnost spojenou s přepravou zásilek (přeprava kusového zboží) na trhu se sběrnou službou, který zejména zahrnuje tradiční zasilatelskou službu (běžné dodávky od dvaceti čtyř do čtyřiceti osmi hodin), spěšné zásilky (běžné dodávky prováděné do dvaceti čtyř hodin) a v menším měřítku také činnost na trhu s nájmem dopravních prostředků (přeprava celokamionových zásilek z jednoho místa do druhého) a na trhu logistiky (uložení do skladiště, skladování, příprava objednávek, seskupování).

⁽¹⁾ Zapsaný dne 25. dubna 2003 pod č. A/18967.

⁽²⁾ Zapsaný dne 7. února 2003 pod č. GAB. LdP 490.

⁽³⁾ Zapsaný dne 5. března 2003 pod č. A/14685.

⁽⁴⁾ Zapsaný dne 11. března 2003 pod č. GAB Loyola de Palacio 899.

⁽⁵⁾ Zapsaný dne 17. září 2003 pod č. A/29815.

⁽⁶⁾ Zapsané v generálním ředitelství TREN dne 26. února 2004 pod č. A/14167.

⁽⁷⁾ Zapsaný dne 24. května 2004 pod č. A/21123.

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 182, 1.8.2003, s. 2. Lhůta k předložení poznámek zúčastněných stran vypršela dne 1. září 2003. Na požádání samotných zúčastněných stran, které předložily poznámky, povolila Komise dodatečnou lhůtu do 15. září 2003.

⁽⁹⁾ K 31. prosinci 2000 se jednalo o dvacet čtyři malých dceřinných společností.

- (13) Jak se uvádí v rozhodnutí Sernam 1 „obecně lze sběrnou službu definovat jako činnost, která spočívá v odvozu zboží od zákazníka-odesílatele, v soustředění zboží v odesílací kanceláři, jeho vypravení do přijímací kanceláře a konečně jeho dodání zákazníkovi-příjemci. Provozování sběrné služby je nezbytné k optimalizaci využívání dopravních prostředků; podnik, zabývající se sběrnou službou, zajišťuje přepravu nashromážděných zásilek, pocházejících od různých zasílatelů a posílaných různým příjemcům. Sběrná služba, která zcela náleží k trhu s přepravou zboží, sama o sobě vytváří trh, charakterizovaný jak velikostí přepravovaných jednotek (od balíku po dodávky o několika tunách), tak skutečností, že je zajišťována přeprava zásilek, pocházejících od různých zasílatelů a posílaných různým příjemcům“.
- (14) Sernam pro všechny své činnosti využíval hlavně zasílání silniční přepravou (nákladními automobily). Od zasílání zásilek tradiční železniční přepravou se upustilo se zavedením nového přepravního programu, uvedeného v plánu na restrukturalizaci. Od té doby Sernam rozvíjel novou koncepci zasílání po železnici, nazvanou „Train bloc express“ (dále jen TBE), která zprostředkovává zejména tok tradičních a spěšných zásilek, jako je přeprava zavazadel cestujících SNCF a přeprava tisku mezi pařížským regionem a jihem Francie do vzdálenosti více než 400 km.
- (15) V roce 2000 souviselo přibližně 58 % z celkového obratu 552 milionů EUR, dále jen „mil. EUR“ s činností sběrné služby ve Francii (hlavně tradiční a spěšné zásilky a dodávky přes noc). Přibližně 18 % obratu bylo spojeno s najímáním dopravních prostředků, 10,7 % s logistickou činností, 6,3 % s přepravou tisku a zavazadel pro SNCF, 4 % s různými činnostmi, jako je přeprava dodávek a 3 % s mezinárodní činností.
- (16) Francouzské orgány rovněž uvádějí, že „doprava SERNAM, prováděná přímo prostřednictvím TBE, představuje již dnes obrat [...] mil. EUR (z [...] mil. EUR obratu sběrné služby“). V roce 2003 činil skutečný obrat Sernamu 414 mil. EUR a v roce 2006 by se měl zvýšit na 443 mil. EUR.
- (17) V roce 2003 představoval obrat z činnosti v silniční přepravě, zajišťované Sernamem [...] mil. EUR. Tato činnost byla zajišťována ve výši [...] mil. EUR přímo Sernamem a ve výši [...] mil. EUR dceřinným podnikem Sernamu, nazvaným Sernam Transport Route, dále jen STR. Sernam Groupe používá [...] návěsných tahačů (44t), [...] návěsů (24t), [...] nákladních automobilů (od 3,5t do 12t) a [...] lehkých automobilů (do 3,5t). Pokud se jedná o nákladní automobily a řidiče, používá Sernam (jako skupina) [...] nákladních automobilů a má [...] zaměstnaných řidičů. Z tohoto celkového množství je [...] nákladních automobilů a [...] řidičů z STR.

2.3 Kapacita trhu Sernamu (odborná studie)

- (18) Komise financovala studii nezávislého znalce (dále jen znalec), jejímž cílem bylo stanovit kapacitu segmentů trhu, ve kterých Sernam působí, a jeho postavení na těchto trzích ⁽¹⁾.
- (19) Sernam je podle znalce označován jako největší distributor spěšných zásilek ve Francii, i když podle znalce závisí toto hodnocení na vymezení trhu. Sernam působí hlavně na francouzském tuzemském trhu. V roce 2000 držel Sernam 7 % trhu se sběrnou službou a balíkovými zásilkami (podle specifických parametrů (parcels)), Geodis držel 12 % trhu a La Poste 25 % trhu. Pokud se jedná o podíly na trhu, tedy na francouzském trhu se sběrnou službou, drží La Poste 28,1 %, Geodis 15,3 %, Deutsche Post 8,7 %, TNT 7,9 %, Mory 6,4 %, Sernam 5,2 % a následuje třináct dalších významných podniků, které drží od 4 do 0,8 % trhu.
- (20) Pokud se jedná o počet podniků ve Francii (pro sběrnou službu, normalizované a spěšné zásilky), znalec uvádí Geodis/Calberson s 204 podniky, TNT se 120 podniky, La Poste TAT a Geopost DPD s 85 podniky, Sernam s 57 podniky, Groupe Joyeau (v současné době je součástí společnosti Schenker) s 53 podniky a DPWN s 20 podniky.
- (21) Podle znalce Sernam působí hlavně v:
- segmentu sběrné služby/spěšných zásilek ve Francii (který spočívá ve třídění (shromažďování) a silniční a železniční přepravě zásilek nebo dokonce dodávek o několika tunách běžně do dvaceti čtyř hodin).
 - segmentu sběrné služby/tradičních zásilek ve Francii (který spočívá ve třídění (shromažďování) a silniční a železniční přepravě zásilek nebo dokonce dodávek o několika tunách běžně mezi dvaceti čtyřmi a čtyřiceti osmi hodinami),
 - menší míře v segmentech nájmu dopravních prostředků, logistiky a přípravy objednávek a jejich seskupování a také v segmentu mezinárodního zasílatelství.

⁽¹⁾ Jacobs Consultancy: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, Framework contract No.TREN/CC/04-2002, Order No. 2004/001/14 – S07.30053, May 2004.

* Části, které jsou uvedeny v hranatých závorkách a označeny hvězdičkou, odkazují na obchodní tajemství nebo na důvěrné informace, které byly odstraněny.

- (22) Sběrná služba/spěšné zásilky: podle znalce trh se spěšnými dodávkami zásilek běžně do dvaceti čtyř hodin zaznamenal v Evropě a zvláště ve Francii za posledních dvacet let velký nárůst, ale rychlý nástup dopravních podniků v tomto úseku způsobil prudký pokles cen. Ve Francii jde však o to, aby se rozlišovala mezinárodní expresní služba, která zaznamenala ohromný rozvoj za posledních patnáct let, a tuzemská expresní služba, jejíž nárůst byl mnohem mírnější. V budoucnu se však u tuzemské expresní služby počítá s určitým nárůstem, což souvisí zejména se všeobecným hospodářským oživením, které se ve Francii očekává. Znalec uvádí, že nárůst tuzemského trhu s expresní službou závisí hlavně na nárůstu obchodu s elektronikou. Na druhé straně znalec udává, že 74 % největších francouzských podniků se již pravidelně obrací na obor zasilatelství spěšnin.
- (23) Sběrná služba/tradiční zásilky: sběrná služba/tradiční zásilky spočívají v zasílání běžnou silniční, ale i železniční přepravou a běžně pomocí zprostředkovaného shromáždění/rozdělování zásilek do tří tun mezi dvěma místy určení v běžné lhůtě od dvaceti čtyř do čtyřiceti osmi hodin.
- (24) K segmentům těchto trhů ve Francii znalec uvádí, že:
- segment trhu se sběrnou službou je stagnující, i když se očekává určitý nárůst trhu,
 - segment trhu s tradiční přepravou zásilek (se specifickými parametry (parcels)) bude nadále ustupovat, stejně jako objem pošty, která se všeobecně snižuje z důvodu jejího nahrazení elektronickou poštou.
- (25) Znalec v tomto směru uzavírá, že trh se sběrnou službou/tradiční zásilkou, i když se očekává určitý nárůst trhu, značně stagnuje a že přeprava zásilek (se specifickými parametry) je z důvodu zvýšení elektronického zasílání na ústupu.
- (26) Jak je uvedeno výše, sběrná služba sama o sobě vytváří trh, který se vztahuje k trhu s přepravou zboží. Provoz sběrné služby je skutečně charakteristický jak tříděním zboží a jeho velikostí (od balíku po dodávky o několika tunelech), tak skutečností, že je zajišťována přeprava těchto zásilek, pocházejících od jednotlivých zasilatelů a posílaných různým příjemcům. Sběrná služba tedy vykazuje dva aspekty, jednak třídění, jednak přepravu zboží o určité velikosti. I když třídění umožňuje optimalizovat využívání dopravních prostředků, hlavním cílem celého provozu však zůstává účinná přeprava zboží.
- (27) Po ustoupení od tradičních prostředků železniční dopravy zajišťuje Sernam přepravu sběrného zboží hlavně prostřednictvím silniční dopravy, nákladními automobily, a zcela vyvinul novátorskou koncepci „Train bloc express“, TBE, která bude vysvětlena dále, v poznámkách Francie. Je tedy vhodné přezkoumat kapacitu trhů se silniční a železniční přepravou.
- (28) Silniční přeprava v Evropě: znalec udává, že v celé Evropě je silniční přeprava, která je klíčovým prvkem služeb v oblasti sběrné služby/zasilatelství/přepravy normalizovaných zásilek, oborem s malými vstupními náklady a který tak trpí trvalou nadměrnou strukturální kapacitou⁽¹⁾, což se potvrdilo v průběhu posledních pěti až sedmi let, během nichž prudce poklesly ceny.
- (29) Znalec uvádí, že příslušný francouzský trh je v každém případě všeobecně charakterizován tvrdou hospodářskou soutěží a že se vyskytuje silný trend koncentrace podniků.
- (30) Železniční přeprava: stanovují se tři podskupiny:
- znalec neočekává nárůst v oblasti sběrné služby a zásilek přepravovaných tradiční železnici. Hospodářská soutěž je intenzivní a vyskytuje se určitý trend koncentrace podniků na trhu. Tím, že SNCF právě snižuje počet obsluhovaných stanic, jsou možnosti Sernamu využívat vlak k zasílání zásilek sníženy,
 - toto platí jak pro zasílání tradičními vlaky, tak i pro zasílání v nákladním prostoru vysokorychlostního vlaku TGV ve Francii,
 - podle znalce má TBE tak, jak je vyvíjen Sernamem, určitý potenciál nárůstu, který však vzhledem k jeho nízkému podílu na současném trhu není pro celkový trh v oblasti zasilatelství po železnici ve Francii příliš významný. Zasilatelství spěšnin po železnici, které se provádí prostřednictvím TBE, však zahrnuje nevýhodu minimálně dvou nezbytných prostojů při vykládce⁽²⁾.
- (1) I když se zdá, že nedávné rozšíření ukladní současnou situaci. Avšak tím, jak se ukazuje, že značný počet dopravních podniků přenechává zasílání zboží silniční přepravou levnějším přepravcům z nových členských států, by se měl zvyšovat konkurenční tlak na ceny trhu se silniční přepravou.
- (2) První prostoj je z důvodu překládky zboží z nákladních automobilů na TBE před jeho odjezdem a další prostoj je po příjezdu TBE při překládce zboží na nákladní automobily.

(31) Znalec Komise se obrátil zejména ke studii firmy „Mercer Management Consulting“: Mercer on Travel and Transport, Volume X, Number 1, Fall 2003/Winter 2004, ve které se uvádí, že konkurenceschopné postavení železniční nákladní dopravy je oslabováno, ale není ztraceno. Železnice, pokud se jedná o provozování, nabízí výhody, ale to vyžaduje částečné prozkoumání koncepce přepravy nákladů po železnici.

(32) Podle znalců by železniční síť s jejich vysokými náklady mohly být prostřednictvím využití výnosů a odlišných cen zároveň s technicky složitým vedením příjmů (yield management) provozovány lépe. Je však třeba upravit způsob prodeje tak, aby se nahradilo stanovení cen podle schopnosti jednání stanovením cen podle hodnoty přepravy (value based pricing).

(33) K tomu se společnost Mercer domnívá, že podnik pro železniční přepravu by měl své produkty a své přepravní služby normalizovat a stanovit ceny podle hodnoty nabízeného produktu/služby tak, aby byly pro zákazníka snadno pochopitelné. Podle společnosti Mercer by se jednalo:

(a) o stanovení modulů produktů (například podle času, ceny nebo spolehlivosti nabízeného produktu přepravy);

(b) o následné vymezení typů nabízených klíčových produktů (například produkt přepravy ve standardním nebo expresním čase až po „levnou přepravu“)

a

(c) výběr normalizovaných řešení přepravy pro jednotlivé typy produktů.

(34) Vzhledem k těmto názorům znalců je nutno uzavřít, že zasilatelství prostřednictvím běžných vlaků vykazuje nadměrnou kapacitu a nemá budoucnost, že zasilatelství prostřednictvím klasického TGV je omezeno a že zasilatelství prostřednictvím TBE představuje určitý potenciál nárůstu na francouzském tuzemském trhu, ale tento úsek není v současné době velmi rozvíjen.

2.4 SNCF – připomenutí

(35) Po založení v roce 1938 ve formě akciové společnosti se SNCF s účinností od 1. ledna 1983 stala veřejnou průmyslovou a obchodní institucí (dále jen EPIC) ⁽¹⁾. Po změně provedené zákonem ze dne 13. února 1997,

kteřá se týkala založení veřejné instituce „Francouzská železniční síť“ (dále jen RFF), je předmětem SNCF (EPIC) ⁽²⁾:

— provozovat služby železniční přepravy po tuzemské železniční síti podle zásad veřejných služeb a

— podle stejných zásad na základě zmocnění, které jí bylo formou úmluvy svěřeno RFF, zajišťovat úlohu řízení infrastruktury.

(36) V SNCF je ustavena správní rada, složená z osmnácti členů, z nichž je i) sedm zástupců státu, ii) pět členů vybraných na základě jejich oprávnění, z nichž je alespoň jeden zástupce uživatelů, ustanovených vyhláškou a iii) šest členů, vybraných zaměstnanci podniku a jeho dceřinnými společnostmi, z nichž jeden je zástupce zaměstnanců. Podle vyhlášky rady ministrů je na návrh správní rady jmenován předseda správní rady. ⁽³⁾

(37) Vzhledem k rozvoji sběrné služby a zásilek, přepravovaných jako spěšniny po železnici (koncepte rozvoje TBE) francouzské orgány jinak uvádějí, že „SERNAM nemá monopol na TBE, pokud každý hospodářský subjekt může Fret SNCF požádat o stejnou službu. K dnešnímu dni však žádný z konkurentů společnosti SERNAM u Fret SNCF nevyslovil jasný požadavek. Fret SNCF kromě toho potvrzuje, že je připraven poskytnout tutéž službu za stejných podmínek každému hospodářskému subjektu, který o ni zažádá. SERNAM ze své strany kladně odpověděl na žádosti o technickou spolupráci hospodářského subjektu na TBE, který si přál posoudit náležitost a účinnost.“

2.5 Rozhodnutí Komise ze dne 23. května 2001 Sernam 1 – připomenutí

(38) Dopisem ze dne 23. května 2001 (č. D/288742, spis č. NN 122/00 (ex N 140/00) – Francie)), uvědomila Komise Francii o rozhodnutí, podle kterého logistická spolupráce, zahájená 1. února 2000 (pronájem podniků a vagónů) mezi SNCF a k. s. Sernam nevytváří státní podporu, pokud opatření obchodní pomoci a hospodářského zotavení k. s. Sernam, stanovená SNCF, která mají být provedena v období od počátku roku 2001 do konce roku 2004, vytvářejí státní podporu, slučitelnou se Smlouvou o ES.

⁽¹⁾ Řízená články 18 až 26 zákona ze dne 30. prosince 1982 o zaměření vnitřní přepravy (LOTI). Instituce EPIC nemůže být uvedena do konkurzu, ani být předmětem zadržení.

⁽²⁾ Informace převzatá z internetové stránky SNCF: <http://www.sncf.com>.

⁽³⁾ Informace převzatá z internetové stránky: <http://www.sncf.com>.

(39) Komise schválila celkovou částku podpory 503 mil. EUR ⁽¹⁾, z toho 448 mil. EUR jako podporu na restrukturalizaci a 55 mil. EUR jako smlouvy mezi SNCF a Sernamem o přepravě zavazadel, tisku a dodávek. Toto schválení se opíralo o určité základní podmínky, které jsou součástí vyšetřovacího spisu.

(40) Uvedená podpora byla schválena zejména se základní podmínkou privatizace Sernamu. 60 % kapitálu Sernamu mělo být skutečně převzato společností Geodis ⁽²⁾, veřejnoprávní přepravní a logistickou společností, klasifikovanou na sekundárním trhu pařížské burzy. 56,6 % jeho kapitálu náleží soukromým investorům (dvěma nejvýznamnějšími akcionáři jsou Sociétés Générales, prostřednictvím skupiny Salvépar, která vlastní 26,6 % kapitálu a 29,7 % hlasovacích práv a AGF-VIE, která vlastní 8,4 % kapitálu a 9,5 % hlasovacích práv). 43,3 % kapitálu a 48,6 % hlasovacích práv náleží SNCF.

(41) Společnost Geodis se tak měla stát zcela neomezeně ⁽³⁾ zodpovědnou za dluhy K. S. Sernam a uhradit dodatekové náklady na restrukturalizaci Sernamu ve výši 67 mil. EUR. Sernam se ze své strany zavázal snížit v období od 1999 do 2004 počet provozních podniků ze 107 na 72, snížit obrát o 18 %, snížit počet zaměstnanců a provést restrukturalizaci s výše uvedeným rozpočtem a ve stanovené lhůtě, tj. před počátkem roku 2004.

2.6 Zahájení řízení - připomenutí

(42) Následně po první výroční zprávě a následně po výše uvedené stížnosti Komise shledala, že bylo provedeno vyplacení části podpory, i když nebyly dodrženy určité základní části rozhodnutí Sernam 1. Komise v této věci shledala neoprávněné uplatnění podpory a vyjádřila pochybnosti zejména k následujícím bodům:

— účelem změny statutu z k. s. Sernam na a. s. bylo omezit zodpovědnost společnosti Geodis za dluhy Sernamu na svůj vklad,

— snížení podílu na akciích Sernamu na 15 % ze strany společnosti Geodis (také se nacházela v obtížné situaci), která původně měla převzít 60 % těchto akcií,

— převzetí dodatkových 15 % akcií Sernamu jiným podnikem, Všeobecnou investiční a podílnickou společností COGIP. 34 % společnosti COGIP vlastní Geodis a 66 % Sofivir ⁽⁴⁾.

— prodloužení doby restrukturalizace o rok,

— navýšení dávek z veřejných prostředků o 41 mil. EUR, které odpovídá čistému navýšení finančních potřeb na restrukturalizaci Sernamu, způsobených zpožděním oproti původnímu plánu ⁽⁵⁾,

— předpokládaná absence soukromé dávky, stanovené společností Geodis ve výši 67 mil. EUR, soukromý vklad, která měl úměrně snižovat intenzitu podpory,

— absence přiměřených náhrad, poskytovaných ke změně původního plánu na restrukturalizaci,

— návrat k životaschopnosti společnosti SERNAM v přiměřené lhůtě,

— prevence proti nepatřičnému narušení hospodářské soutěže,

— dodržování jednotných zásad pro podpory a

— omezení podpory na přesné nezbytné minimum,

— použití podpory na restrukturalizaci v souladu s rozhodnutím Sernam 1,

— slučitelnost se Smlouvou všech podpor kvalifikovaných nebo opětovně kvalifikovaných jako nové a/ nebo podpor vyplacených neoprávněně.

Tyto pochybnosti vyvolávají nezbytnost nové analýzy plánu na restrukturalizaci Sernamu.

⁽¹⁾ Tato částka se skládala z 448 mil. EUR (2938 milionů francouzských franků/mil. FRF) na podporu restrukturalizace a přibližně ze 7 mil. EUR počátečního kapitálového vkladu, splaceného SNCF dne 1. února 2000 ze svých vlastních aktiv během převodu těchto činností do nové dceřinné společnosti ve 100 % vlastnictví, K. S. Sernam (podrobnosti v tabulce č. 3), a z 34 a 21 mil. EUR (222 mil. FRF a 140 mil. FRF) jako smlouvy o přepravě zavazadel, tisku a dodávek; celková schválená částka tak dosahovala 503 mil. EUR (3 300 mil. FRF). Podrobněji je doložena v rozhodnutí Sernam 1 a v zahájení řízení č. C 32/03. (Číselné údaje jsou v EUR a přepočty na francouzské franky jsou zaokrouhleny na milion, více v textu tohoto rozhodnutí.)

⁽²⁾ Pro připomenutí: Geodis měl získat 60 % Sernamu za 1 symbolické EUR (viz bod 51 rozhodnutí Sernam 1).

⁽³⁾ V komanditních společnostech není omezení zodpovědnosti.

⁽⁴⁾ Sofivir je naopak vlastněn akcionáři z řad fyzických osob a společností Crédit agricole.

⁽⁵⁾ Na podrobný odhad této částky se odkazuje na zahájení řízení č. C 32/03.

- (43) Komise v zahájení řízení č. C 32/03 připomněla, že je nezbytné ověřit, zda složky, jejichž vývoj byl v rozhodnutí o zahájení řízení považován za shodný s rozhodnutím Sernam 1, byly správně dpracovány (zejména pro účinné uvedení hospodářské soutěže na dotčených trzích k 31. lednu 2003⁽¹⁾) – jedná se o smlouvy o přepravě zavazadel zákazníků, o přepravě tisku a o přepravě dodávek SNCF, uzavřené mezi SNCF a K. S. Sernam) a rovněž připomněla, že tyto pochybnosti vyvolávají nezbytnost nové analýzy spisu na základě aktualizovaného uceleného plánu na restrukturalizaci, v němž se odrazí nové okolnosti.

2.7 Pozdější vývoj

- (44) Následně po zahájení řízení ze strany Komise a v souladu s doložkami o neplatnosti, obsaženými v dohodě mezi SNCF a jak Geodisem, tak i společností COGIP, musela SNCF v případě zahájení řízení ze strany Komise nebo v případě stížnosti u Soudního dvora Evropských společenství⁽²⁾ převzít 15 % akcií Sernamu, které rovněž získal jak Geodis, tak i společnost COGIP.

- (45) Podle posledních informací, poskytnutých Francií, představuje částka na podporu, vložená Francouzskou republikou do Sernamu od jeho ustanovení dceřinnou společností 489,1 mil. EUR. Tato se dekompenzuje v 6,7 mil. EUR akciového kapitálu, ve 419,6 mil. EUR kapitálových operací, ve 33,5 mil. EUR podílnické půjčky a ve 29,3 mil. EUR, které odpovídají vícenákladům na železničáře⁽³⁾. Tato celková částka odpovídá částce 448 mil. EUR podpory na restrukturalizaci plánu, schváleného Komisí v květnu roku 2001, navýšeného o 41 mil. EUR k zohlednění nových okolností, které zasáhly po rozhodnutí Komise (náhradou za dodatečné úsilí, zejména v oblasti uzavírání podniků).

- (46) Další vývoj, jako je aktualizace plánu na restrukturalizaci, ohlašovaný Francií hlavně během předložení poznámek Sernamu, týkajících se zahájení procesu, je shrnut níže, v oddíle s poznámkami Francie.

- (47) Navíc [...] francouzské orgány [...] oznámily rozhodnutí předat Sernam k prodeji. Podmínky takového prodeje jsou:

— transparentní a nediskriminační postup,

— vyhledání evropského kupce a

— prodej za tržní cenu.

- (48) Za tímto účelem se obrátily na banku, která je pověřena zjištěním potenciálních evropských nabyvatelů. Podle údajů francouzských orgánů by konečné datum tohoto prodeje mělo být [...].

- (49) Komise tak zaznamenává úmysl francouzských orgánů prodat celou společnost Sernam (včetně aktiv a pasív).

3. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (50) Níže jsou shrnuty společné připomínky některých třetích stran, které si přejí zůstat v anonymitě. S ohledem na okolnosti obchodu a zejména s ohledem na závěry, vyjádřené Komisí v zahájení řízení, předkládají tyto třetí strany následující připomínky:

- (51) Schválení plánu na restrukturalizaci záviselo na prodeji většiny podílů v kapitálu Sernamu, vlastněných SNCF, soukromému investorovi, který se zavázal vložit do nákladů na restrukturalizaci Sernamu „vlastní“ příspěvek ve výši řádově 20 %.

- (52) Sernam musel za tuto podporu na restrukturalizaci poskytnout dostatečnou náhradu, ve formě snížení obrátu (alespoň o 18 %) a jeho částí trhu, aby se zamezilo neoprávněnému narušení hospodářské soutěže. Žalobci v tomto ohledu udávají, že Komise v bodě 75 čtvrtý pododstavec shrnutí uvádí, že: „i když Francie navrhla uzavření [...]“⁽⁴⁾ podpůrných podniků Sernamu, není jasné, zda tato náhrada bude jednak dostatečná a jednak přijatelná vzhledem k novým, výše uvedeným souvislostem, které se týkají spisu“. Žalobci se domnívají, že uzavření podpůrných podniků v žádném případě nepředstavuje vzhledem k významnému navýšení (alespoň o 108 milionů EUR (67+41 mil. EUR)) částky podpory na restrukturalizaci, požadované pro Sernam, a prodloužení období na restrukturalizaci alespoň o rok dostatečnou náhradu.

⁽¹⁾ V souladu se směrnicí Rady 93/38/EHS ze dne 14. června 1993, která se týká koordinace postupů při předávání trhů v odvětví vody, energie, přepravy a telekomunikací (Úř. věst. č. L 199, 9.8.1993, s. 84), která je pozměněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/4/ES (Úř. věst. L 101, 1.4.1998, s.1). Směrnice 93/38/EHS byla nahrazena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s.1).

⁽²⁾ Komise v rozhodnutí o zahájení řízení uznala, že tyto doložky o neplatnosti jsou v rozporu s právem Společenství.

⁽³⁾ Náhrada splacená SNCF Sernamu za vícenáklady, spojené se železničáři, zaměstnanými Sernamem.

⁽⁴⁾ Nezveřejněná důvěrná informace.

(53) Částka podpory, schválená v roce 2001, neměla převyšovat minimum, nezbytné k obnovení životaschopnosti Sernamu. Komise měla zvláště zařídit, aby Sernam od nynějška nedisponoval hotovostí, která by mu umožňovala pokračovat tak, jako současné době, v uplatňování cen pod úrovní trhu a „přetahování“ zkušených zaměstnanců od konkurentů (viz odstavec 96 shrnutí Komise).

(54) Žalobci se domnívají, že Sernamu nemělo být schváleno, aby opětovně začínal restrukturalizaci a nadále měl přístup k podporám a pouze narušoval hospodářskou soutěž, protože nedodržuje (stejně tak jako SNCF) podmínky, stanovené v rozhodnutí ze dne 23. května 2001.

(55) Komise měla zamítnout jakýkoliv nový plán investic a rozvoje předkládaný Sernamem/SNCF a Francií, vzhledem k tomu, že Sernam/SNCF a Geodis vědomě jednájí proti ustanovením plánu na restrukturalizaci, schváleného rozhodnutím Komise a že tyto subjekty jsou vzhledem k odkladným doložkám k protokolům o dohodě, podepsané mezi SNCF a Geodisem, smluveny neúčastnit se žádného vyšetřování původního plánu na restrukturalizaci ze strany Komise.

(56) Komise musí na základě zásady jednotné podpory dohlížet na to, aby Sernamu nebylo schváleno přijetí dodatečné podpory. Vzhledem k tomu, že opatření SNCF, přijatá k privatizaci Sernamu a k provádění schváleného plánu na restrukturalizaci, nebyla v ustanovených lhůtách k životaschopnosti Sernamu dostačující, měla Komise přijmout opatření nezbytná k tomu, aby byl Sernam uveden do likvidace a neměl již přístup k novým státním podporám.

(57) Dopisem ze dne 19. května 2004, zapsaným dne 24. května 2004, zasílají tyto třetí strany doplňkové informace, podle kterých se zavírání podniků v odvětví přepravy ve Francii během dvanácti měsíců, předcházejících březnu 2004 zvýšilo o 21,37 % (zdroj Insee). Podle třetích stran jsou vážné finanční obtíže odvětví silniční přepravy ve Francii způsobeny „špatnou konjunkturou, ale také strukturálními příčinami. Dopravní podniky nemají vzhledem k nedostatku kapitálu a financí žádný manévrovací prostor. Takže ztratí příjdu smlouvu nebo jeden z jejich zákazníků krachuje, nemohou skutečně odolávat. Jejich záruky jsou často nedostatečné, přepravci již nemají důvěru bankéřů, zasílatelů nebo také svých dodavatelů“.

(58) Třetí strany navíc uvádějí několik příkladů zákazníků podniku X⁽¹⁾, kterým Sernam ještě nedávno předkládal

cenové nabídky o 10 % až 30 % nižší než ceny nabízené podnikem X:

Zákazníci podniku X	Snížení ceny nabízené Sernamem ve srovnání s cenou X	Region
Zákazník	–30 %	Paříž
Zákazník 2	–15 %	Paříž
Zákazník 3	–10 %	Paříž
Zákazník 4	–20 %	Paříž
Zákazník 5	–20 %	Paříž
Zákazník 6	–20 %	Paříž

(59) Tyto třetí strany mimo jiné uvádějí, že Sernam systematicky přetahoval zaměstnance z podniku X⁽²⁾ a nabízel jim 30 % příplatky ke mzdě, vyplácené v podniku X.

(60) Třetí strany z toho usuzují, že Sernam se pokoušel podpory, které obdržel, používat ke škodě svých konkurentů k dosažení výhody konkurenceschopnosti na trhu. Požadují zamítavé rozhodnutí a okamžité navrácení podpory, která již byla Sernam poskytnuta. Navíc požadují, aby se případný prodej Sernamu prováděl za stejných podmínek, jaké byly uloženy Geodisu v roce 2001, a aby byl proveden prostřednictvím uzpůsobené veřejné soutěže.

4. POZNÁMKY FRANCIE

(61) Jako odpověď na zahájení řízení ze strany Komise, jako odpověď k poznámkám třetích stran a po uskutečnění pracovních schůzkách předložila Francie prostřednictvím dopisů ze dne 19. června 2003, 26. listopadu 2003 a 14. dubna 2004 poznámky:

SHRNUTÍ POZNÁMEK FRANCIE

(62) Francouzské orgány se domnívají, že na pochybnosti, vyjádřené Komisí, poskytly úplnou odpověď:

— významné snížení obrátu Sernamu bylo vskutku provedeno,

⁽¹⁾ Je činný ve stejném konkurenčním segmentu jako Sernam.

⁽²⁾ Zvláště v pařížském regionu.

- SNCF nezastoupí Geodis při krytí potřeb provozního kapitálu Sernamu. Tato potřeba financování, která byla v roce 2001 odhadnuta na 67 mil. EUR, dnes činí pouze 7,8 mil. EUR a bude financována běžnou výší bankovního úvěru,
 - prodejní ceny jak při přepravě zásilek, tak ve sběrné a expresní službě byly v letech 2000, 2001 a 2002 skutečně navýšeny,
 - trhy s přepravou tisku, zavazadel a dodávek, jejichž částky zůstaly nezměněny, byly řádně otevřeny hospodářské soutěži,
 - SERNAM získal certifikát kvality; v tomto případě se jedná o úroveň CLIQ,
 - přeměna Sernamu na spěšné zásilky byla řádně provedena. Je to ostatně jeden z klíčových prvků k úspěšnosti plánu na hospodářskou obnovu Sernamu,
 - Rozvoj TBE je rovněž jedním z hlavních prvků rozvoje Sernamu.
- (63) Jak Komise uznává v rozhodnutí o zahájení řízení, byly jinak dodrženy i ostatní složky plánu:
- bylo zahájeno uzavírání podniků a pokračuje se v něm nad rámec rozhodnutí Sernam 1,
 - v průběhu dvou let byly po navrácení železničářů do SNCF vyměněny 4/5 zaměstnanců, což umožnilo uplatnit nový interní komunikační systém, zaměřený na dané místo a zvyšující hodnotu místních iniciativ k rozvoji nového jednání, zaměřeného na výsledky,
 - probíhá reorganizace výrobních podniků,
 - uskutečňuje se vzdělávání zaměstnanců,
 - je ukončena realizace nového přepravního programu,
 - je rovněž provedeno překlopení systémů výpočetní techniky na systémy Geodisu.

- (64) Za daných podmínek a v termínu, stanoveném v protokolu o dohodě, podepsané dne 21. dubna 2000 mezi SNCF a Geodisem, nebylo pouze možné realizovat připojení Sernamu ve skupině Geodis.

PODROBNĚJŠÍ VYSVĚTLIVKY FRANCIE

4.1 Neplatnost dohod SNCF s Geodisem a COGIP

- (65) Francouzské orgány uvádějí, že protokoly uzavřené mezi Geodisem a COGIP jsou z důvodu zahájení řízení ze strany Komise, což byla zrušující podmínka, neplatné.

Proto SNCF převzala 15 % akcií Sernamu, získaných Geodisem a 15 % akcií, získaných společností COGIP.

- (66) Pokud se jedná o zrušující doložky protokolů, podepsaných mezi SNCF a Geodisem a mezi SNCF a společností COGIP, francouzské orgány se domnívají, že tyto nebyly ani přehnané, ani v rozporu s právem Společenství, včetně rizik přijatých investorem. Rozhodnutí Komise k 31. prosinci 2000 nerozhodovalo (datum související se zrušujícími doložkami) a Geodis přijal prodloužení protokolu o dohodě ze dne 21. dubna 2000 do 30. června 2001 (tento protokol obsahoval odkladnou doložku, související s přijetím konečného rozhodnutí o slučitelnosti ze strany Komise před 31. prosincem 2000). Mezitím došlo dne 23. května 2001 k rozhodnutí Sernam 1. Avšak podle francouzských orgánů se stalo konečným teprve 14. září 2001, dva měsíce po svém zveřejnění. Tímto okamžikem se stal protokol neplatným a SNCF byla nucena s Geodisem opětovně projednávat nový protokol. Stojí za připomínku, že i když SNCF se 45 % akciového kapitálu Geodisu byla jeho hlavním akcionářem, neměla kontrolu a kromě toho se nemohla účastnit hlasování o rozhodnutích Geodisu ohledně Sernamu. SNCF tak neměla žádnou moc, která by jí umožňovala donutit Geodis použít protokol se ztracenou platností, i když rozhodnutí bylo uplatněno od jeho oznámení členskému státu. Naproti tomu SNCF dělala vše, co bylo v jejích silách, aby použila plán na restrukturalizaci.

- (67) Francouzské orgány o tom soudí, že neplatnost prvního protokolu (z důvodu absence konečného rozhodnutí vzhledem ke Geodisu před 30. červnem 2001), doba projednávání druhého protokolu a změny prosazované Geodisem vzhledem k prvnímu protokolu (z důvodů finančních obtíží) nelze přičítat ani Sernamu, ani SNCF, ani francouzským orgánům.

- (68) Avšak neplatnost těchto dohod podle francouzských orgánů nebránila synergii mezi Geodisem, společností COGIP a Sernamem pokračovat v rozvoji. [...].

4.2 Lhůty k uskutečňování plánu

- (69) Francouzské orgány udávají, že i když sanační opatření byla prováděna od roku 2000, mohl Sernam plán na restrukturalizaci ve skutečnosti zahájit teprve k 1. lednu 2003, s příchodem p. Charlese Henri Brousseaua, jako předsedy představenstva a generálního ředitele, a p. Jeana Michela Tremeleta, jako finančního ředitele, tedy se zpožděním šesti měsíců.

4.3 Navýšení podpory o 41 mil. EUR

(70) Francie uvádí, že tato potřeba financování v zásadě odpovídá financování ztrát, zaznamenaných v průběhu období, nezbytného pro jednání a úpravu plánu podle nových okolností. Tyto nové okolnosti vyplývají ze změn, které během období vyšetřování spisu po rozhodnutí Sernam 1 Komisi nastaly jak u Geodisu, tak ve všeobecném ekonomickém prostředí.

(a) Dopad poškození kvality železničních služeb ([...] mil. EUR): dva týdny po stávce na jaře roku 2001 musela SNCF přijmout odložení použití programu železniční přepravy v uzlu Villeneuve St-Georges. Aby omezila ztrátu zákazníků, musel jej Sernam okamžitě nahradit programem silniční přepravy, která v tomto náleživém případě nemohla být optimalizována a nebylo možné sjednat příhodné cenové podmínky. Z tohoto důvodu Sernam v roce 2001 utrpěl škodu, která se odhaduje na [...] mil. EUR včetně ztrát obrátu o [...] mil. EUR a nákladů o [...] mil. EUR, způsobených výjimečnými spory, kterým musel Sernam odolávat.

(b) Nepředvídatelný posun realizace plánu hospodářského zotavení ([...] mil. EUR): k tomuto poškození služeb železnice se přidávají provozní ztráty, které odpovídají sedmi měsícům nejistoty (od června do prosince 2001), související s obtížnými jednáními s Geodisem. Z důvodu neplatnosti dohod mezi SNCF a Geodisem, které vypršely na konci roku 2000, byla SNCF na konci roku 2001 (dne 21. prosince 2001) nucena s Geodisem opětovně projednat nový protokol o dohodě, další zúčastnění zájemci se mezitím během veřejné soutěže obrátili k jiným investicím. Tyto diskuse byly tím obtížnější, čím se v průběhu roku 2001 zhoršovala situace Geodisu. Stejně tak tato lhůta, určená k podepsání nových dohod, prodloužila z důvodu zpoždění provádění plánu hospodářského zotavení, které mohlo začít teprve 1. ledna 2002, období závažných ztrát. Nahromaděné dodatkové ztráty dosahují přibližně [...] mil. EUR.

(c) Dodatečné náklady na uzavření agentur ([...] mil. EUR) a celková úspora vícenákladů, souvisejících se železničáři ([...] mil. EUR): překročení financování plánu na restrukturalizaci ([...] mil. EUR) se hlavně vysvětluje náklady na uzavření agentur (propouštění, zpřísnění sociálního právního řádu, atd.) které byly vyšší než se předpokládalo. Souhrnně byly vyrovnávány menšími vícenáklady na zaměstnance v profesii železničářů ([...] mil. EUR). Požadavky stálých pracovníků na návrat do SNCF byly silnější a rychlejší než se předpokládalo, ale zeměpisné nároky, vyjádřené těmito pracovníky, zpomalovaly jejich přerazování a přispívaly k poruchám fungování agentur a k zatížení náklady, spojenými s tímto návratem ve

srovnání s náklady, které se týkají běžného sociálního plánu. V původním plánu se předpokládalo zachování [...] stálých pracovníků (železničářů). Ve skutečnosti v Sernamu zůstalo pouze [...] železničářů, tedy úspora očekávaných vícenákladů, která se odhaduje na [...] mil. EUR. Návrat do SNCF byl rychlejší (přibližně [...] pouze během měsíce listopadu 2000 a přibližně [...] během čtyř měsíců v roce 2001) a zároveň oproti očekávání početnější, Sernam musel v roce 2001 najímat zaměstnance na smlouvu o provedení práce, nevyškolené, a oproti očekávání ve větším počtu. Nakonec byli nadbyteční zaměstnanci postupně propouštěni, což ve srovnání s předpoklady původního plánu vytvářelo dodatkové náklady na propouštění.

(d) Podílnická půjčka ([...] mil. EUR): v souladu s protokolem o dohodě, podepsaným s Geodisem dne 21. prosince 2001, byla výše skutečně splacené SNCF podílnické půjčky snížena o výši investic, které již byly provedeny a byly k tíži v rozpočtových letech 2000 a 2001. Z tohoto důvodu byla výše splacené půjčky snížena o [...] mil. EUR.

4.4 67 mil. EUR očekávaných od Geodisu (podle rozhodnutí ze dne 23. května 2001)

(71) Podle francouzských orgánů měly být celkové náklady na restrukturalizaci 515 mil. EUR, stanovené během rozhodnutí Sernam 1, financovány do výše 448 mil. EUR prostřednictvím SNCF a do výše 67 mil. EUR Geodisem. Částka zvýšená o 61 mil. EUR na potřebu provozního kapitálu (dále jen BFR) je způsobena dezorganizací na konci roku 2000, související s hromadným návratem železničářů (více jak 1600 navrácených železničářů za finanční období 2000). Francie uvádí, že tato celková částka představovala výši provozního úvěru, poskytnutého Geodisem na podporu Sernamu (financování BFR). Toto narušení bylo skutečně příčinou zpoždění a překážek při přepravě zboží, které tak vyvolaly četné spory a velké prodlužování úvěrování zákazníka. Na konci roku 2000 přesáhla průměrná lhůta inkasování pohledávky od zákazníků čtyři měsíce. Francouzské orgány udávají, že během první poloviny roku 2002 se předpoklad BFR snížil na [...] mil. EUR, odhadováno na základě průměrného úvěrování přibližně třiceti dní obrátu a financováno běžnými bankovními příspěvky. K 31. prosinci 2002 tato BFR představoval pouze [...] mil. EUR, které byly financovány běžnou bankovní výší úvěru. Opatření ke snížení potřeby provozního kapitálu, přijatá Sernamem, tak podle Francie umožňují tvrzení, že původně předpokládaných 67 mil. EUR, jejichž financování mělo být zajištěno Geodisem, nejsou od nynějška nutné.

4.5 Ceny uplatňované Sernamem

(72) Francouzské orgány uvádějí, že Sernam od roku 1995 prováděl novou cenovou strategii zvyšování cen, které směřovalo k obnově výše zhodnocení jeho činnosti a přehodnocoval tržbu ze spěšných zásilek a zasílatelství. Tato politika se odráží v konkrétních hospodářských výsledcích, které jsou uvedeny níže:

(73) Spěšné zásilky: k vytvoření srovnání mezi ustavením Sernamu a trhu, stanovil Sernam jako ukazatel cenu za kilogram. Průměrná hmotnost zásilky Sernamu je skutečně vyšší než průměrná zásilka trhu ([...] kg oproti 29 kg na konci června 2003). Avšak cena za kilogram zásilky je s hmotností sestupná (čím je hmotnost zásilky vyšší, tím je cena za kilogram nižší). Ve snaze o srovnatelnost údajů se Sernam rozhodl srovnávat ceny za kilogram u zásilek, jejichž hmotnost se pohybuje mezi 25 kg a 35 kg, tj. průměrná hmotnost zásilek, kterou lze sledovat na trhu se zasíláním spěšnin.

2. čtvrtletí 2003 spěšnin	Sernam (cel- kově)	Sernam v rozmezí hmotnosti 25 až 35 kg	Trh (stejná hmotnost)
Cena/kg v EUR	[...]	[...]	1,07
Hmotnost zásilky v kg	[...]	[...]	29,00

(74) U zásilek Sernamu, které se pohybují v rozmezí průměrné hmotnosti na trhu, je tedy cena Sernamu [...] EUR/kg, při průměrné ceně na trhu 1,07 EUR/kg. V těchto mezích průměrné hmotnosti je tak cena uplatňovaná Sernamem vyšší než cena na trhu.

(75) Francouzské orgány nadále udávají, že zvýšení cen Sernamu v 1. čtvrtletí 2003 představuje ve srovnání s 1. čtvrtletím 2001 [...] bodů při vzestupu trhu o 13 bodů. Ve stejné době se ve srovnání s trhem (pokles o 7 bodů) hmotnosti zásilek Sernamu velmi významně zvýšily (vzestup o [...] bodů). Pokud je cena za kilogram s hmotností sestupná, pokud se průměrná hmotnost zásilek Sernamu zřetelně zvyšuje, i když na trhu klesá, lze počítat s tím, že hodnota ukazatele

Sernamu cena/kg zřetelně klesne. Avšak ukazatel Sernamu cena/kg se zvyšuje a toto zvýšení je dokonce vyšší než na trhu. Zvyšování ceny Sernamu za kilogram je tak podstatně větší než zvyšování ceny na trhu. Toto zjištění je u Sernamu potvrzeno údaji bez nočních dodávek ve druhém čtvrtletí roku 2003.

(76) Tradiční zásilky: francouzské orgány uvádějí, že stejná analýza byla provedena u zásilek, jejichž hmotnost se pohybuje mezi 95 a 105 kg (průměrná hmotnost zásilek, sledovaná na trhu se zásilkami).

(77)

2. Čtvrtletí 2003 zá- silky	Sernam	Sernam v rozmezí hmotnosti 95 až 105 kg	Trh
Cena/kg v EUR	[...]	[...]	0,33
Hmotnost zásilky v kg	[...]	[...]	98,00

(78) U zásilek Sernamu, které se pohybují v rozmezí průměrné hmotnosti na trhu, je tak cena Sernamu o [...] EUR/kg vyšší než cena na trhu.

(79) Francouzské orgány dále uvádějí, že vývoj ceny ve srovnání s trhem je za období 1. čtvrtletí 2001 – 1. čtvrtletí 2003 (a stejně za období 1. čtvrtletí 2001 – 2. čtvrtletí 2003) u Sernamu [...] vyšší. Ve stejné době se hmotnost zásilky Sernamu ve srovnání s trhem (pokles o 3 body) mírně zvýšila (vzestup o [...] body). Protože cena za kilogram s hmotností sestupuje, byl tak vývoj ceny Sernamu za kilogram rovněž významnější než vývoj ceny na trhu. Toto zjištění je potvrzeno údaji ve druhém čtvrtletí 2003.

4.6 Vývoj hospodářského výsledku u Sernamu

(80) Francouzské orgány nejprve uvádějí, že Sernam není ze zákona povinen sestavovat konsolidované účty, a proto že nelze Sernamu vyčítat, že nepřistoupil ke zveřejnění informací ohledně těchto účtů. Francouzské orgány však sdělily Komisi konsolidovanou účetní závěrku Sernamu za rok 2002.

- (81) Pokud se jedná o vývoj hospodářského výsledku od roku 2000 a postupuje se až k prognóze roku 2006, poskytují francouzské orgány následující informace:

	2000	2001	2002	03 (před-pokl.)	03 (sku-tečnost)	2004	2005	2006
Obrat	552	573	449	430	414	431	452	449
Hrubý provozní přebytek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Příděl na odpisy	nesděle-no	[...]	[...]	[...]	nesděle-no	[...]	[...]	[...]
Příděl na rezervy	nesděle-no	[...]	[...]	[...]	nesděle-no	[...]	[...]	[...]
Náklady na restrukturalizaci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odstoupení od podílnické půjčky	nesděle-no	[...]	[...]	[...]	nesděle-no	[...]	[...]	[...]
Finanční hospodářský výsledek	nesděle-no	[...]	[...]	[...]	nesděle-no	[...]	[...]	[...]
Hospodářský výsledek před zdaněním	-104,0	-102,0	-78,3	-87,1	-85,0	-40,9	0,1	3,4

- (82) Podle těchto informací a na základě zamýšlených a již zčásti provedených opatření na restrukturalizaci by měl Sernam dosáhnout neutrálního hospodářského výsledku v roce 2005 a v roce 2006 by měl začít vytvářet zisk.

4.7 Podíly Sernamu na trhu

- (83) Podle francouzských orgánů z tabulky o zařazení hospodářských subjektů podle činností, vytvořené účetním revizorem na základě číselných údajů z časopisu Logistique Magazine nejprve vyplývá, že Sernam v období mezi roky 1998 a 2002 v zasílatelství ve Francii přešel z třetího na druhé místo a v zasílatelství spěšnin ve stejném období z pátého na šesté místo. Francouzské orgány tuto tabulku opětovně použily:

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Maga-zine		Sernam		Logistique Maga-zine		Logistique Maga-zine	
	Podíl na trhu v %	Místo	Podíl na trhu v %	Místo	Podíl na trhu v %	Místo	Podíl na trhu v %	Místo	Podíl na trhu v %	Místo
Zásilky – France	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Spěšniny – France	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Mezinárodní spěšniny	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Podíl na trhu v %	Místo	Podíl na trhu v %	Místo	Podíl na trhu v %	Místo	Podíl na trhu v %	Místo	Podíl na trhu v %	Místo
Mezinárodní spěšniny	1	9	2,21	7	1,01	7	1,14	6	0,83	
	5,4		4,98		4,23		4,21		3,38	

4.8 Snížení obratu

(84) Podle dopisu francouzských orgánů ze dne 14. dubna 2004 je vývoj obratu Sernamu následující:

Obrat-1								
Obrat Sernanu	2000	2001	2002	2003 (předpokl.)	2003 (skutečnost)	2004	2005	2006
Obrat Sernanu v mil. EUR	552	573	449	430	414	431	452	449
Obrat Sernanu (základ 100 v roce 2000)	100	104	81	78	75	n.a.	n.a.	n.a.
Roční pokles obratu v mil. EUR		4	-22	-4	-6	n.a.	n.a.	n.a.
Vývoj obratu v % mezi rokem 2000 a příslušným rokem (*)		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

Obrat-2					
Hrubé číselné údaje ze spěšných zásilek (bez nápravných opatření k vývoji na trhu)	2000	2001	2002	2003	vývoj mezi 2000–2003 v %
Obrat Sernanu ze spěšnin v mil. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obrat Sernanu ze zásilek v mil. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Poměr: spěšnina/zásilka Sernanu	[...]	[...]	[...]	[...]	
Obrat spěšniny + zásilky (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Podíl spěšnin v % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Podíl zásilek v % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	

Obrat-3					
Údaje ke spěšninám-zásilkám v bodech (základ 100 v roce 2000) (opravené údaje vlivem trhu)	2000	2001	2002	2003	vývoj mezi 2000–2003 v bodech
Spěšniny Sernanu (opraveno vlivem trhu)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zásilky Sernanu (opraveno vlivem trhu)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Poměr spěšniny/zásilky (opraveno vlivem trhu)	[...]	[...]	[...]	[...]	

(*) Informace, která nevychází přímo z informací francouzských orgánů, ale z informací připojených Komisí.

- (85) Podle údajů Francie ukazuje vývoj obratu, realizovaného Sernamem se zásilkami a spěšnými zásilkami v období mezi rokem 2000 a 2003, jednak snížení vlivu Sernamu na těchto dvou trzích a jednak určité opětovné zaměření činnosti Sernamu na spěšné zásilky.
- (86) Obrat Sernamu v období mezi rokem 2000 a 2005 poklesl o 18 %. V období mezi rokem 2000 a 2003 poklesla část obratu, spojená s tradičními zásilkami o [...] % a část obratu, spojená se spěšnými zásilkami o [...] %. Pokud se vezmou v úvahu nápravná opatření k zohlednění vývoje na trhu, provedená francouzskými orgány, bylo snížení obratu Sernamu spojeného se zásilkami za stejné období ještě podstatně větší (do [...] %), zatímco spěšné zásilky se snižují pouze mírně a dosahují [...] % namísto [...] %.
- (87) Navíc bylo podle francouzských orgánů provedeno určité přesměrování činností, pokud byl poměr spěšných zásilek vůči tradičním v roce 2000 [...] a v roce 2003 [...]. Podíl tradičních zásilek Sernamu tak klesl ve prospěch spěšných zásilek. Avšak z jiného pohledu, pokud se uvaží kumulovaný obrat tradičních a spěšných zásilek, tvoří tradiční zásilky se [...] % v roce 2000 a s [...] % v roce 2003 oproti [...] % a [...] % spěšných zásilek v roce 2000 a 2003 významnou většinu činností.

4.9. Snížení počtu zaměstnanců

- (88) Počet zaměstnanců Sernamu se snížil následujícím způsobem:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Rozhodnutí ze dne 23. 5. 2001	5 050			3 900		2 600	
Počet zaměstnanců Sernamu k 31. 12.			4 257	3 800	3 259	2 995	[...]

- (89) Podle rozhodnutí ze dne 23. května 2001 mělo být provedeno snížení na počet 2600 zaměstnanců v roce 2004. Avšak ve skutečnosti v roce 2004 počet zaměstnanců činil ještě 2995 osob, ale v roce 2005 [...] osob, tedy počet nižší, než cíl stanovený v roce 2004.
- (90) Takto vyhlášené snížení zaměstnanců má umožnit velké úspory Sernamu a poskytnout mu nezbytnou pružnost a přizpůsobivost k realizaci inovačních cílů.

4.10 Uzavírání a reorganizace podniků

- (91) Uzavírání podniků: francouzské orgány udávají, že pokud se jedná o uzavírání třídících míst, Sernam půjde nad cíle, stanovené v rozhodnutí ze dne 23. května 2001:

	1999	2001 (31. 12.)	2002 (30. 6.)	Záměr ko- nec 2002	Záměr ko- nec 2003		
Cíle rozhodnutí ze dne 23. 5. 2001	107	87	80	74	72	32,71 %	
(k 31. 12. každého roku)		2001 (31. 12.)	2002 (31. 12.)		2003 (31. 12.)	2004 (31. 12.)	2005 (31. 12.)
Počet podniků Sernamu		87	74		62	61	61
Vývoj v % mezi 1999 a 2005							-43

Údaje psané kurzívou jsou podle francouzských orgánů předpokladem.

- (92) Reorganizace podniků: stará síť Sernamu byla velmi špatně přizpůsobena k vytváření zisků, pokud byla předimenzována (počtem podniků), špatně umístěna (zejména velmi nákladnými podniky, protože se nacházely uprostřed města (Paříže)) a měla neuzpůsobené třídírny jejich samotným uspořádáním⁽¹⁾. Snížení přibližně o polovinu podniků a také nové dílčí umístění třídíren ze středu města na předměstí a do podniků, přizpůsobených programu silniční přepravy, umožnilo snížit polovinu nákladů Sernamu na nájem a vytváří jeden z klíčových prvků pro racionalizaci a zvýšení efektivity činností sběrné služby a zásilatelství s cílem obnovy trvalé životaschopnosti Sernamu.

4.11 Přemístění a modernizace zbývajících podniků

- (93) Z trvalých provozoven Sernamu jich dvacet pět vykazuje fyzické podmínky neslučitelné se současnými ukazateli produktivity v oboru. Většinou se nacházejí ve velkých městech, jsou však nepostradatelné pro trvalost a celistvost sítě Sernamu. Sernam k zajištění návratu životaschopnosti těchto podniků zahájil v podnicích s vyhovující zeměpisnou polohou (toto se týká tří podniků) politiku modernizace a v opačných případech politiku přemístění (toto se týká dvaceti devíti podniků). Přemístění se provádí do stávajících zařízení, renovovaných Sernamem, nebo do zcela nových zařízení.

⁽¹⁾ Francouzské orgány udávají, že využívané prostory byly částečně zchátralé. Často byly umístěny v centru města, a ne jako většina konkurenčních zásilatelů v logistických zónách na okraji měst, které jsou z velkých silničních tepen rychleji dostupné a ve srovnání s průmyslovými zónami, které soustřeďují většinu zákazníků Sernamu, mají lepší polohu. Takové umístění se ostatně odráží ve velmi vysokém nájemném Sernamu. Smíšené agentury železnice/silnice (z jedné strany rampa pro železniční vagóny, z druhé strany rampa pro silniční přepravu) se od května roku 2001 využívají výhradně pro silniční přepravu. Tyto agentury jsou pro silniční přepravu jsou využívány s jednou rampou. Takové využití není dostatečně produktivní (větší plocha nákladíště než u standardní dvoustranné agentury, zásilky tak musí po nákladíšti urazit větší vzdálenost, je nutno více manipulátů při jejich přepravě a je větší riziko poškození zásilek). Pozemek navíc není uzpůsoben požadavkům na současné vybavení: dráhy, které obstupují nákladíště jsou velmi malé a znesnadňují řízení při přistavení k rampě (je tak zdlouhavější než v zařízení s běžným uspořádáním) nebo v určitých částech dokonce znemožňují a zabraňují hospodářskému subjektu provádět přistavení jeho nákladních automobilů k vratům, která by optimalizovala řízení rampy. V důsledku třídění portfolia Sernamu a v důsledku špatné konjunktury, byl velký počet agentur předimenzován.

- (94) Tento plán modernizace a přemístění umožní zlepšení provozního hospodářského výsledku sítě o [...] mil. EUR (za celý rok, mimo region Ile de France, kde byla provedena dvě přemístění a dvě modernizace podniků). V těchto moderních, zabezpečených a optimalizovaných zařízeních Sernam skutečně i) snižuje plochy (94) nákladíšť o 50 %, ii) snižuje počet správních zaměstnanců o [...] %, iii) snižuje počet sporů, souvisejících s poškozením zásilek, iv) snižuje počet ukradených zásilek sv) optimalizuje přistavování nákladních automobilů k rampě snižováním jejich odstavování. Přemístění do nových zařízení přináší průměrnou úsporu současného nájemného o 15 %.

4.12 Nové systémy výpočetní techniky

- (95) S podporou Geodisu překlopil Sernam svůj systém výpočetní techniky na dva nové soubory aplikačních programů řízení („Aanael“ a „Alizée 2000“), které mají optimalizovat budoucí provoz Sernamu.

4.13 Od tradičního zasilatelství k expresnímu

- (96) Francouzské orgány udávají, že v lednu 2003 Sernam sloučil své programy na přepravu zásilek a spěšnin do jediného programu silniční přepravy ⁽¹⁾ s „expresní“ ⁽²⁾ dopravou, který zapadá do „Train Bloc Express TBE“. Díky tomuto přepravnímu programu jsou nyní prostředky Sernamu vytříbeny k pouze provádění přepravy spěšnin a k dodávkám všech výrobků na úrovni expresní služby (certifikace „Cliq“ ⁽³⁾), kterou se zaručuje bezpečnost, spolehlivost, lhůta a sledovatelnost přepravovaných zásilek), i když skutečnou službu v oblasti spěšných zásilek ⁽⁴⁾ tvoří pouze přibližně každá třetí zásilka. Tato záruka kvality pro zákazníka přispěla zejména k význačnému snížení nákladů, spojených se současnými spory a podstatně snížila potřebu provozního kapitálu. ⁽⁵⁾
- (97) Obrat Sernamu rozložený podle jednotlivých typů zákazníků ukazuje, že [...] % celkového obratu Sernamu (který odpovídá [...] % zákazníků) je realizován se zákazníky v oblasti spěšných zásilek u smíšených výrobků, kde Sernam nekonkuruje nabídce pouhých zasilatelů, kteří nenabízejí zasilání spěšnin. [...] % obratu, vytvořeného těmito zákazníky tak zahrnuje:

— [...] % se váže k službám v oblasti spěšnin,

— [...] % se váže k zasilatelské službě a

— [...] % se váže k službám nájmu dopravních prostředků.

- (98) Zbývajících [...] % obratu Sernamu vytvářejí zákazníci, kteří nepoužívají služby v oblasti spěšnin.

⁽¹⁾ Informace francouzských orgánů, udaná během schůze ze dne 22. 3. 2004.

⁽²⁾ Pro připomenutí se jedná i) l' „Urgence Xpress“: dodávka v témže dni během několika hodin (s použitím zavazadlových prostorů TGV), ii) „Livraison de nuit“ (za 4 až 8 hodin do omezených sítí), iii) „H Xpress“: dodávka druhý den ráno před 12:00 hodinou, iv) „Avantage Xpress“: dodávka druhý den před 18:00 hodinou, v) „Tempo Xpress“: dodávka do 48/72 hodin v Evropě, vi) „Lot Xpress“: přeprava dodávek od 1 do 25 tun ve Francii a v Evropě a vii) „Disram“: průmyslový rozvoz palet.

⁽³⁾ Certifikát „Cliq“ zajišťuje spolehlivost ve všech fázích přepravy, schopnost reagovat v rámci celé sítě, zabezpečení jasných postupů a transparentnost ve skutečném čase a v době odchylky.

⁽⁴⁾ Sdělení francouzských orgánů, předané během schůze ze dne 22. 3. 2004.

⁽⁵⁾ Potřeby provozního kapitálu, spojené s dobou úhrady pohledávek zákazníků delších než čtyři měsíce tvořily na konci roku 2002 velkou část finanční potřeby 67 mil. EUR uvedené výše. Tyto náklady mohly být 31. prosince 2002 sníženy na [...] mil. EUR a na konci plánu na restrukturalizaci měly dosáhnout standardu v oboru.

4.14 Ze silnice na koleje (Train Bloc Express)

- (99) Koncepte Train Bloc Express TBE: „Train bloc express“ TBE⁽¹⁾ je kyvadlový vlak, který jezdí velkou rychlostí podle stanoveného jízdního řádu, se stanoveným počtem vagonů, určený k přepravě v oblasti tradičních a hlavně spěšných zásilek a spojovaný se službou, kterou zároveň nabízí: kvalitu, spolehlivost, bezpečnost, rychlost (160 km/h na standardních tratích, 200 km/h na tratích TGV) a umožňuje pozdní odvoz (tedy lepší sběrná služba).
- (100) Podle francouzských orgánů „je specifická tato nabídka spojena se způsobem železniční přepravy (u TBE se sleduje stejná přesnost řízení jako u vlaků TGV, i když nutně nejedí na tratích TGV). TBE spadá do politiky trvalého rozvoje (doplňuje těžkou silniční přepravu v segmentu trhu spěšných zásilek, kde dnes jezdí nákladní automobily o nosnosti 12 tun rychlostí 110 km/h, které budou v blízké budoucnosti v rámci vývoje evropských předpisů předmětem úvah⁽²⁾). Kromě toho zcela spadá do zaměření Bílé knihy o politice přepravy do roku 2010 a schémat interoperability tuzemské železniční sítě. Tuto technologii si SERNAM zvolil k postupnému soustředění spěšných zásilek“.
- (101) Podle informací francouzských orgánů může jeden vagon TBE přepravit kolem 100 m³ zboží. Objem 1500 m³, přepravovaný TBE v roce 2002 za den, odpovídal přibližně 30 nákladním automobilům denně. V roce 2006 se bude rovnat 120 nákladním automobilům denně, tedy objemu 6000 m³, který Sernam předpokládá prostřednictvím TBE denně přepravit, a tak přispěje k odlehčení silnic a ochraně životního prostředí.
- (102) Konkurenceschopnost TBE: dva kyvadlové vlaky TBE, které každou noc spojují jednak Paříž s Oranží a naopak, a jednak také Paříž, Bordeaux a Toulouse, jezdí rychlostí 160 km/h až 200 km/h na vysokorychlostních tratích, které se nacházejí mezi těmito metropolemi, což je pro „spěšnou“ zasilatelskou službu zvláště zdrojem konkurenceschopnosti.
- (103) Podle francouzských orgánů „se dnes u SPĚŠNÝCH SLUŽEB na dlouhých tratích rozvíjí opětovné používání rychlých vozidel, k tomu účelu určených. V tomto směru TBE vytváří jednu z alternativ, která umožňuje SERNAMU oprostit se od silniční přepravy. Doprava SERNAMU, přímo prováděná TBE již dnes představuje [...] mil. EUR obratu (z [...] mil. EUR obratu sběrné služby). Přepravní program SERNAMU je technologicky organizován s TBE a je tak od této technologie neodlučitelný“⁽³⁾.
- (104) Podle francouzských orgánů „začaly společnosti, poskytující služby v oblasti spěšnin, využívat k přepravě spěšných nákladů lehké nákladní silniční automobily (12 t). SERNAM u dlouhých vzdáleností sever-jih přistoupil k řešení přepravy po železnici s vyššími náklady na trakci (tedy bez narušení hospodářské soutěže). Avšak tyto vícenáklady na trakci jsou v přepravním programu vyrovnávány jinými optimalizacemi (pozdní odvoz, tedy lepší sběrná služba), ke kterým jsou doplněny přednosti služeb (rychlost, spolehlivost, bezpečnost, zohlednění životního prostředí⁽²⁾)“.
- (105) TBE je již plný: podle francouzských orgánů jsou objemy jednotlivých TBE, které působí ve Francii, v současnosti nasyceny a Sernam zkoumá možnost činnosti u dalších TBE. Aby byly skutečně splněny narůstající potřeby ve výše uvedených železničních spojeních, Sernam od roku 2005 předpokládá přemístění 4 smíšených agentur do zařízení, řádně napojených na program železniční přepravy a vybavených kapacitou příjmu TBE dvakrát větší než v současnosti⁽³⁾. Sernam již ostatně zahájil jednání, aby mu od 1. ledna 2005 byla SNCF schopna poskytnout ohlašované dodatečné kapacity.

⁽¹⁾ Pro připomenutí, tyto TBE tvoří standardní provozní prostředky, které jsou technicky vylepšeny, aby mohly na vysokorychlostních tratích jezdí rychlostí 200 km/h: i) standardní lokomotivy, vybavené vyšším trakčním výkonem pohonu, ii) standardní vagóny, vybavené speciálními nápravami, iii) vlaková souprava s omezenou délkou (maximálně 9 až 12 vagonů podle tratí) s elektronickým a automatickým rozložením brzdící síly mezi jednotlivé vagóny podle jejich umístění ve vlakové soupravě, aby se zamezilo narušení spojení. Vlakové soupravy, které jsou tvořeny v celku neodlučitelnými vagóny, navíc zajišťují spolehlivost, která se rovná spolehlivosti TGV. Pokud se opíráme o znalosti v oblasti železnic, získané v minulosti, mohl tak Sernam vyvinout novou koncepci, TBE.

⁽²⁾ Podtrženo Komisí.

⁽³⁾ Jednalo by se i) o dva dodatečné kyvadlové vlaky pro cestu tam a zpět mezi Paříží a Oranží, ii) o jeden kyvadlový vlak pro cestu tam a zpět mezi Paříží a Bordeaux a iii) o jeden kyvadlový vlak pro cestu tam a zpět mezi Paříží a Toulouse.

[illegible]

- (110) Tato tabulka ukazuje neměnný vývoj obratu, který se měl přibližně zdvojnásobit a neměnný vývoj provozního výsledku, který by se měl za sedm let téměř ztrojnásobit.
- (111) Partneři pro tuzemský a mezinárodní TBE: střednědobě se tento systém ukazuje jako přitažlivý také pro ostatní podniky, působící v odvětví zasilatelství.
- (112) Podle francouzských orgánů „se Sernam v současnosti zabývá vyhledáváním dalších partnerů, aby co nejrychleji realizoval technickou spolupráci, nezbytnou ke svému zotavení. Tato technická spolupráce Sernamu umožní skutečně využívat podnik partnera, rozdělovat variabilní náklady a mít v podniku pouze vlastní obchodní zaměstnance. Cílem připojení je střednědobě zajistit trvalý rozvoj podniku (a zvláště jeho prostředku TBE) a v krátké době urychlit dosažení podnikového plánu (například technická spolupráce)“.
- (113) „Přínos plynoucí z partnerství je skutečně nezbytný pro optimalizaci nástroje TBE, který s ohledem na požadavky služby zasilání spěšnin jako je spolehlivost, bezpečnost, rychlost a slučitelnost s požadavky na životní prostředí vytváří Sernamu nástroj budoucnosti. Kromě toho je zřejmé, že nástroj železniční přepravy je ve službě zasilání spěšnin tím konkurenceschopnější, čím se vzdálenosti trakce prodlužují (výhoda související s rychlostí, která je čím dál víc znatelnější)“.
- (114) „Za těchto podmínek je TBE nástrojem, který se má rozvíjet na mezinárodních a přeshraničních spojeních. Připojení se k partnerovi s mezinárodním významem je tak pro rozvoj všech možností TBE naléhavé. Trh se službou zasilání spěšnin je současně trhem ovládaným subjekty s mezinárodní nabídkou. Pokračování Sernamu ve strategii služby zasilání spěšnin tak nutně probíhá pomocí tohoto připojení“.
- (115) „Francouzské orgány tak potvrzují, že připojení Sernamu k partnerovi zůstává v jejich strategii vyhledávání, v zájmu Sernamu“.
- (116) Geodis, jehož plány na přepravu spěšnin a zásilek se výhradně vztahují k silniční přepravě, kromě toho do roku 2005 předpokládá na dlouhých vzdálenostech využívat technologie TBE prostřednictvím Sernamu. Další podniky, zabývající se službou zasilání spěšnin jako TAT Express Sernamu rovněž vyjádřily zájem o takovou technologii.

- (117) Zamezení monopolu Sernamu: připomíná se, že vzhledem k tomu, že podle informací francouzských orgánů je Sernam jediným podnikem, který rozvíjí novou koncepci železniční sběrné služby, je Sernam ve Francii pomocí koncepce TBE průkopníkem rozvoje přepravy v oblasti zasilatelství po železnici. Avšak podle francouzských orgánů⁽¹⁾ „SERNAM nemá na TBE monopol, jestliže jakýkoliv provozovatel může požádat Fret SNCF o stejnou službu. Avšak k dnešnímu dni žádný z konkurentů SERNAMU jasný požadavek na Fret SNCF nevyjádřil. Fret SNCF proto potvrzuje, že je připravena poskytnout za stejných podmínek službu stejného rozsahu jakémukoliv provozovateli, který by o ni zažádal. SERNAM ze své strany odpověděl příznivě na požadavky o technologickou spolupráci na TBE provozovateli, který požadoval zvážit vhodnost a účinnost“

4.15 Uvedení smluv na přepravu tisku, zavazadel a dodávek SNCF do hospodářské soutěže

- (118) Jak již francouzské orgány a SNCF uvedly ve své zprávě ze dne 17. června 2002, dodržely všechny povinnosti, ke kterým se zavázaly. Upřesnily, že tyto smlouvy otevřely hospodářské soutěži tak, jak se zavázaly dopisy ze dne 4. prosince 2000 a 10. dubna 2001. K odpovědi na bod 77 rozhodnutí o zahájení řízení francouzské orgány dále uvádějí v *Úředním věstníku Evropské unie* údaje o uvedení těchto smluv a jejich částek do hospodářské soutěže.
- (119) Plnění zajišťované Sernamem zahrnovalo:
- přepravu služebních zásilek mezi třídicími středisky,
 - přepravu obchodních dokumentů Grandes Lignes,
 - přepravu jízdenek pro Grandes Lignes,
 - přepravu dodávek pro vedení provozu, infrastruktury a nákupu,
 - přepravu denního tisku a periodik,
 - přepravu zavazadel.
- (120) U prvních čtyř plnění: Komise byla informována o obnově odpovídajících smluv. To bylo provedeno s přísným dodržением závazků o přidání těchto trhů do hospodářské soutěže (veřejná soutěž), přijatých vůči Komisi.

⁽¹⁾ Dopis francouzských orgánů ze dne 14. dubna 2004, zaznamenaný dne 15. dubna 2004 pod č. A/18141.

- (121) K dodržení tohoto závazku požádala SNCF dopisem ze dne 20. června 2001 Sernam, aby ke dni 31. ledna 2002 vypověděl následující smlouvy:
- smlouvu mezi Sernamem a SNCF o přepravě (vedení provozu),
 - smlouvu mezi Sernamem a SNCF o přepravě (vedení infrastruktury),
 - smlouvu mezi Sernamem a SNCF o přepravě (vedení nákupu),
 - smlouvu mezi Sernamem a SNCF o přepravě obchodních dokumentů Grandes Lignes,
 - smlouvu mezi Sernamem a SNCF o přepravě služebních zásilek,
 - smlouvu mezi Sernamem a SNCF o distribuční přepravě.
- (122) Smlouva mezi Sernamem a SNCF, která se vztahuje k přepravě jízdenek, nebyla tímto dopisem dotčena, protože pokud byla podepsána později, SNCF jí přímo dala lhůtu platnosti k 31. lednu 2002, kterou doporučovala Komise.
- (123) Dne 20. července 2001 bylo vyhlášení o uvedení výše zmíněných smluv do hospodářské soutěže s konečným datem odpovědi zájemců, stanoveným k 31. srpnu 2001, zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.
- (124) Vývoj od července 2001: po zveřejnění vyhlášení se ozvali dva zájemci: Sernam a TCS. Kandidatura společnosti TCS nebyla přijata vedením nákupů SNCF, neboť požadavku SNCF odpovídala jen částečně a zejména nemohla zpracovávat zásilky o velké objemové váze. Protože chyběly nové přijatelné kandidatury, požádala SNCF dopisem ze dne 10. října 2001 Sernam, aby považoval její dopis ze dne 20. června 2001 za neplatný a prodloužil smlouvy do 31. října 2002.
- (125) Dopisem ze dne 19. října 2001 Sernam potvrdil svůj souhlas s prodloužením smluv do 31. října 2002. Dopisem ze dne 31. ledna 2002 prodloužilo vedení nákupů smlouvy do 31. října 2002.
- (126) Vývoj v roce 2002: na počátku roku 2002 bylo zahájeno odvolací řízení na kandidaturu, s výhledem na zavedení veřejných soutěží, které by umožnily přidělení následujících trhů před 31. říjnem 2002:
- smlouva mezi Sernamem a SNCF o přepravě (vedení provozu),
 - smlouva mezi Sernamem a SNCF o přepravě (vedení infrastruktury),
 - smlouva mezi Sernamem a SNCF o přepravě (vedení nákupu),
 - smlouva mezi Sernamem a SNCF o přepravě obchodních dokumentů Grandes Lignes,
 - smlouva mezi Sernamem a SNCF o přepravě jízdenek,
 - smlouva mezi Sernamem a SNCF o přepravě služebních zásilek,
 - smlouva mezi Sernamem a SNCF o distribuční přepravě.
- (127) Tato výzva ke kandidatuře zejména upřesnila vlastnosti toku dopravy přepravovaného zboží, kritéria výběru zájemců, předběžné částky na trzích, aktualizované podle údajů prvních devíti měsíců roku 2001 a pravidla pro přidělení.
- (128) Celkový trh byl rozdělen do čtyř částí, z nichž každá měla být předmětem rozdílné veřejné soutěže, aby se zohlednil specifický ráz, související s povahou dopravy, synergie mezi určitými trhy a zájem o trhy s malými a roztržitými objemy, které mají být spojeny s dopravou větších objemů průmyslové povahy, aby bylo možné přinášet konkurenceschopnou nabídku služeb.
- (129) Každý trh tak zahrnoval plnění v oblasti zásilek, spěšnin a nájmu dopravních prostředků a každý zájemce musel být schopen navrhnout ke každému z těchto trhů provádění všech těchto plnění.
- (130) V rámci tohoto postupu bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* ze dne 18. února 2002 zveřejněno ke každému ze čtyř následujících (částí) trhů nové pravidelné předběžné informativní oznámení (API), společné pro všechny trhy a také oznámení o konzultaci:
- přeprava služebních zásilek mezi třídícími středisky,
 - přeprava obchodních dokumentů Grandes Lignes,
 - přeprava jízdenek pro Grandes Lignes,
 - přeprava dodávek (pro vedení „nákup“, „provoz“, „infrastruktura“ distribuční přeprava).

(131) Konečné datum odpovědi bylo stanoveno na 27. března 2002. K tomuto datu byly uvedeny tři kandidatury:

— Sernam: pro všechny části,

— TCS: pro všechny části,

— Chronopost: pouze pro část č. 1.

(132) Společnost TCS byla zájemcem o všechny části, ale její obrat, nižší než 100 milionů EUR, jí nedovoloval podat nabídku k části č. 4. Navíc jako odborník na přepravu „malých zásilek“ neodpovídala požadavkům na přepravu v oblasti těžkých zásilek a najímání dopravních prostředků, stanoveným u částí 2 a 3. S TCS bylo možné uvažovat pouze pro část č. 1 „služební zásilky“.

(133) Společnost Chronopost chtěla, aby byla zvážena pouze pro část č. 1 „služební zásilky“.

(134) Sernam byl jediný, který se ucházel o všechny části a který splnil podmínky, požadované pro účast ve všech 4 konzultacích.

(135) Veřejná soutěž vedla dne 31. července 2002 k přidělení části č. 1 společnosti TCS, která není členem skupiny SNCF, s počátkem plnění od 4. listopadu 2002. Výše tohoto trhu se na období tří let odhadovala na 4,5 mil. EUR.

(136) Smlouva o přepravě obchodních dokumentů Grandes Lignes se zahájením plnění od 1. ledna 2003, na částku 2,12 mil. EUR, na závaznou dobu dvou let a jeden rok prodloužení, tedy maximálně na tři roky, byla se Sernamem podepsána dne 26. prosince 2002.

(137) Smlouva o přepravě jízdenek vedení Grandes Lignes se zahájením plnění od 1. ledna 2003, na částku 1,57 mil. EUR, na závaznou dobu dvou let a jeden rok prodloužení, tedy maximálně na tři roky, byla se Sernamem podepsána dne 26. prosince 2002.

(138) Smlouvy o přepravě vedení provozu, infrastruktury, vedení nákupu distribuční přepravě se zahájením plnění od 1. února 2003 byly se Sernamem podepsány 27. února 2003. Původně byla doba platnosti smlouvy stanovena maximálně na 4 roky, ale s ohledem na

nedostatek zájemců se SNCF rozhodla omezit dobu platnosti smluv před zahájením nové veřejné soutěže na dva závazné roky, jeden rok prodloužení, tedy maximálně na tři roky. Výše trhu se v ekonomických podmínkách z června roku 2002 odhadovala na 36,1 mil. EUR.

(139) Na přepravu tisku bylo zveřejněno vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* ze dne 8. července 2002. Ozvali se dva zájemci: společnost BEUGNIET, dceřiný podnik společnosti BOURGEY MONTREUIL, a Sernam. Společnost BEUGNIET neměla strukturu uzpůsobenou velikosti tohoto trhu, za přijatelnou se pokládala pouze kandidatura Sernamu.

(140) Přeprava tisku, týkající se téměř celého francouzského území, skutečně navrátila SNCF potřebu významné organizace. Tato organizace spočívá ve svozu tisku od tiskařů-vazačů na rampy, dodávce 350 depozitářům z distribuční rampy a rychlé přepravě mezi těmito rampami pro svoz a distribuci.

(141) Při uvedení trhu s přepravou tisku do hospodářské soutěže bylo cílem SNCF mít podnik služeb, který by využíval svou síť svozu a distribuce, již používanou pro ostatní dopravu, a ne podnik služeb bez vlastní, předem uzpůsobené struktury a přinucený k vytvoření nové organizace, která by věnovala přepravě tisku, nebo přinucený k subdodávkám.

(142) Za záruku, že zájemci mají struktury uzpůsobené velikosti trhu, se také považovalo, že jejich obrat musí být mnohem vyšší výše trhu.

Částka výše trhu s přepravou tisku se tak před zveřejněním vyhlášení trhu, kdy byl tento požadavek předán strukturám zájemců, odhadovala přibližně na 29 mil. EUR za rok, minimální požadovaný obrat k podání nabídky byl stanoven na trojnásobnou výši roční částky trhu, tj. zaokrouhleně na více jak 100 mil. EUR.

(143) S obratem 24 mil. EUR v roce 2001 jasně neměla společnost BEUGNIET dostatečnou velikost.

- (144) Se Sernamem tedy byla podepsána nová smlouva s platností od 1. února 2003. Ze stejných důvodů jako u trhu s přepravou dodávek, byla její doba platnosti před novou veřejnou soutěží omezena na dva závazné roky s možností jednoho prodloužení pouze o jeden rok, tedy maximálně tři roky.
- (145) Výše částky trhu, vypočítaná podle dopravy sledované v roce 2002, dosahuje v ekonomických podmínkách z listopadu roku 2002 při maximální době platnosti tří let 95,65 mil. EUR.
- (146) K přepravě doprovodných zavazadel: zákazníků Grandes Lignes bylo oznámení o konzultaci zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie ze dne 22. května 2002. Přihlášily se čtyři podniky, ale pouze kandidatura Sernamu byla prohlášena za přijatelnou. Ostatní tři kandidatury byly zamítnuty:
- (147) společnost B2S, která se ucházela pouze o vedení zákaznického střediska, i když oznámení o konzultaci upřesňovalo, že trh nelze dělit,
- (148) společnost TCS, která neměla struktury uzpůsobené požadavkům trhu,
- (149) společnost FIXEMER, která nepředala složku, požadovanou ke kandidatuře.
- (150) Jedinou přijatelnou kandidaturou byla kandidatura Sernamu, nová smlouva byla uzavřena s platností od 1. února 2003 a její doba platnosti před novou veřejnou soutěží byla rovněž omezena na dva závazné roky s možností prodloužení na období jednoho roku. Částka výše trhu, vypočítaná podle dopravy sledované v roce 2002, dosahuje v ekonomických podmínkách z října roku 2002 při maximální době platnosti tří let 40,3 mil. EUR. Francouzské orgány dále uvědomily Komisi o tom, že oznámení o konzultaci k „části 4“ zahrnovalo jako kritérium výběru minimální obrát, který společnost TCS nedosáhla. Toto kritérium spočívalo v tom, že se „část 4“ vztahuje k přepravě velkých průmyslových součástí (nápravy pro TGV, pražce ...) a vyžaduje spolupráci s podniky, které vykazují vysoký obrát a prostředky. Podle poskytnutých informací je ostatně nutno činit rozdíl mezi částí 4, částmi 2 a 3 a částí 1. Jak je popsáno výše, část 4 se vztahuje na velkou průmyslovou přepravu, část 2 a 3 na přepravu „těžkých zásilek“ „najímání dopravních prostředků“ a část 1 se týká „služebních zásilek“. Společnost TCS je specializována na přepravu „malých zásilek“, lze s ní uvažovat pouze k části 1 „služebních zásilek“. Část 1 byla přidělena společnosti TCS. Sernam byl tedy jedinou zbývajícím společností, která se ucházela a byla určena pro části 2, 3 a 4, smlouvy byly uzavřeny s touto společností.
- (151) Francouzské orgány rovněž uvědomily Komisi o tom, že fakt, že se Sernam ucházel o všechny části, nijak nepředstavoval podmínku k získání trhu.
- (152) Závěr: výše částky pěti smluv, uzavřených se Sernamem byla na základě předpokladů v dopravě odhadnuta na 175,74 mil. EUR. V rozhodnutí ze dne 23. května 2001 Komise uvedla, že smlouvy představovaly za jedenáct měsíců rozpočtového roku 2000 částku kolem 55,3 mil. EUR, tedy 181 mil. EUR výnosu za období tří let. S ohledem na to, že trh se služebními zásilkami nebyl Sernamem spravován (4,5 mil. EUR za tři roky), srovnání dvou částek ukazuje velmi mírný pokles platné měny oproti obecnému vývoji cen.
- (153) Z informací a připojených odůvodnění tak vyplývá, že francouzské orgány řádně dodržely svůj závazek otevřít trhy s přepravou dodávek, tisku a zavazadel hospodářské soutěži a zahájit řízení transparentních a pravidelných veřejných soutěží. I když změna poskytovatele služeb byla provedena pouze v jedné z uvedených veřejných soutěží, uvedení těchto smluv do hospodářské soutěže dnes dává možnost potvrdit, že smlouvy uzavřené mezi Sernamem a SNCF v žádném případě nevytvářejí podporu ve smyslu článku 87 Smlouvy.

5. SHRNUTÍ NOVINEK PO SERNAMU 1

- (154) Následně jsou shrnuty nové skutečnosti, které se vyskytly po rozhodnutí Sernam 1:
- (a) Geodis nepřevzal 60 % Sernamu jak bylo stanoveno, ale převzal pouze 15 %, 15 % Sernamu získala rovněž společnost COGIP,
- (b) podíl 15 %, který získal Geodis a COGIP po zahájení řízení Komisí, které způsobilo zrušení druhého protokolu, podepsaného mezi SNCF a Geodisem a SNCF a společností COGIP, byl postoupen zpět SNCF,

- (c) k. s. Sernam byla transformována na akciovou společnost (tak, aby se Geodis mohl podílet ve výši 15 % v důsledku toho, že Geodis již není za Sernam zcela zodpovědný),
- (d) doba trvání restrukturalizace se prodlouží o jeden nebo i o dva roky (od 2004 do 2005-2006),
- (e) částka na podporu se má navýšit o 41 mil EUR,
- (f) Sernam nadále podle žalobců uplatňuje na trhu agresivní ceny, i když francouzské orgány tvrdí opak,
- (g) francouzské orgány uvádějí, že byl dodržen počet uzavřených podniků, snížení zaměstnanců a snížení obrátu, jak je stanoveno v rozhodnutí Sernam 1,
- (h) francouzské orgány udávají, že bylo dodrženo uvezení smluv o přepravě mezi SNCF a Sernamem do hospodářské soutěže,
- (i) Sernam vyvíjí novou kategorii služeb zasílání spěšnin,
- (j) kategorie služeb zasílání spěšnin je spojena s inovativním rozvojem TBE, působí v nové části trhu, který lze ještě rozvíjet a který tak nevykazuje nadměrnou kapacitu. To je opakem sběrné/zasílatelské služby Sernamu, která se nachází v segmentech trhu se stagnací nebo dokonce se snížením. Silniční přeprava, která běžně vytváří základní nástroj pro vypravení zásilek (seskupených nebo rozdělených), tvoří část trhu s nadměrnou strukturální kapacitou, i když se v současné době, po rozšíření Unie, považuje za vyvážený.

(155) Pro připomenutí - původní náklady na restrukturalizaci činily 515 mil. EUR⁽¹⁾. Francie uvažuje o zvýšení původní podpory na restrukturalizaci 448 mil. EUR o částku 41 mil. EUR tak, aby byla dosažena podpora na restrukturalizaci 489 mil. EUR.

6. HODNOCENÍ

6.1 Vliv podpory

- (156) Podle čl. 87 odst. 1 podpory poskytované v jakékoliv formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvyšují určité podniky nebo určitá odvětví výroby jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem.

⁽¹⁾ Tato částka byla kryta podporou na restrukturalizaci ve výši 448 mil. EUR a příspěvkem Geodisu 67 mil. EUR.

- (157) I když se stále vyskytovaly charakteristické prvky rozhodnutí Sernam 1, musí se Komise ujistit, že jsou u všech provedených opatření nebo opatření, která mají být provedena po 23. květnu 2001, účinně sloučena čtyři kritéria čl. 87 odst. 1. V této souvislosti musí zároveň zohlednit vývoj práva Společenství a zvláště rozhodnutí Dvora v záležitosti „Stardust Marine“⁽²⁾.

- (158) Podle tohoto rozhodnutí je skutečně nezbytné u každé dotace ověřit, že rozhodnutí o jejím vyplacení lze přičítat státu s konstatováním, zda je jedno ze čtyř kritérií čl. 87 odst. 1 – kritérium „státní prostředky“ – splněno.

6.1.1 Veřejné prostředky

- (159) Podle výše uvedeného popisu je nutno konstatovat, že SNCF jako EPIC, je ve smyslu směrnice Komise 2000/52/ES ze dne 26. července 2000, kterou se mění směrnice 80/723/EHS ze dne 25. června 1980 o transparentnosti finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky⁽³⁾, veřejným podnikem, vzhledem k tomu, že orgány veřejné moci mohou buď z důvodu vlastnictví, nebo z důvodu finanční účasti a nebo z důvodu pravidel, která ji řídí, přímo nebo nepřímo dominantně působit na SNCF.

- (160) Částka 503 mil. EUR a 41 mil. EUR, kterou SNCF/francouzský stát vyplatil Sernamu, tak vytváří veřejné prostředky.

6.1.2 Přičitatelnost státu

- (161) Za těchto podmínek se nabízí silná domněnka, že SNCF jedná pod kontrolou státu. Tato domněnka spočívá v několika „ukazatelích“ vyřčených Soudním dvorem v rozhodnutí Stardust Marine⁽⁴⁾:

⁽²⁾ Rozhodnutí ze dne 16. května 2002 v záležitosti K-482/99, Francie/Komise, sbírka s. I-4397.

⁽³⁾ Úř. věst. L 193, 29.7.2000, s. 75.

⁽⁴⁾ Soudí dvůr v bodě 52 udává, že: „...pouhá skutečnost, že by veřejný podnik byl pod státní kontrolou, nepostačuje k přičítání opatření, přijatých jako daná opatření finanční podpory, státu. Je také nezbytné přezkoumat, zda veřejné orgány mají být považovány za tak či onak zapojené do přijetí těchto opatření“.

K tomuto jednání se v rozhodnutí udávají určité „ukazatele“, které umožňují uzavřít přičitatelnost státu podpurným opatřením, přijatým veřejným podnikem, zejména jako požadavky ze strany orgánů veřejné moci, jeho začlenění ve strukturách veřejné správy, povaha jeho činností a jejich přezkoumání na trhu za běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými hospodářskými subjekty, právní statut podniku, zda podléhá veřejnému právu nebo obecnému právu o společnostech, intenzita ochrany, prováděné orgány veřejné moci při řízení podniku nebo jiný ukazatel, kterým se v konkrétním případě udává důsledek zapojení orgánů veřejné moci nebo nepravděpodobnost absence zapojení v procesu přijímání opatření s ohledem na jeho šíři, obsah nebo podmínky, které zahrnuje.

(a) Z 18 členů správní rady SNCF, sedm přímo zastupuje orgány veřejné moci, což tak jasně ukazuje určitou intenzitu ochrany, vykonávané orgány veřejné moci (i když těchto sedm členů správní rady nepředstavuje většinu).

(b) Právní statut EPIC, který nepodléhá obecnému právu o společnostech, staví SNCF do situace, která jí umožňuje vykonávat činnosti mimo podmínky běžné pro hospodářskou soutěž se soukromými hospodářskými subjekty.

(c) Kromě toho statutem EPIC, který vylučuje možnost konkursního nebo úpadkového řízení, Komise, která se opírá o sdělení o státních podporách ve formě záruk⁽¹⁾, konstatuje, že SNCF má neomezenou záruku státu, a tak může na trhu získávat výhodnější úvěrové podmínky, než mohou soukromoprávní podniky⁽²⁾. Jakmile SNCF poskytne rizikový kapitál, krytý neomezenou a neplacenou zárukou na podporu podniku v obtížné finanční situaci, jako je Sernam, který působí na trzích otevřených hospodářské soutěži (sběrná služba/zasílatelství/silniční přeprava), jde podle výše uvedeného sdělení o výhodu poskytnutou přijímajícímu podniku⁽³⁾. I když stát není veden k provádění těchto plateb ve smyslu poskytované záruky, podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy se jedná o podporu od okamžiku, kdy je záruka nabídnuta.

(d) Nakonec podle bodu (15) obecných zásad Společenství ke státním podporám na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížné situaci, „podpory na restrukturalizaci [...] nemohou pocházet z veřejných holdingů nebo investičních společností, financovaných veřejnými prostředky“ a v bodě (17) „pokud je podniku v obtížné finanční situaci poskytnuto nebo zaručeno financování státem, je nutno vzít v úvahu, že finanční převody pravděpodobně zahrnují prvky státní podpory“.

(162) Komise za těchto podmínek uznává, že dané vyplacení veřejných prostředků Sernamu prostřednictvím SNCF je přičitatelné francouzskému státu a státní záruky, poskytnuté SNCF zakládají podporu.

6.1.3 Další kritéria čl. 87 odst. 1

(163) Použití dalších kritérií čl. 87 odst. 1: nakonec se podle informací, které má Komise k dispozici, zdůrazňuje, že se nadále vyskytují další prvky zjištěné v rozhodnutí Sernam 1, vytvářející nebo nevytvářející podpory státu. Je tedy nutno zachovat hodnocení rozhodnutí Sernam 1 ohledně výskytu podpory na restrukturalizaci společnosti Sernam ze strany státu, podle kterého:

— logistická spolupráce mezi SNCF a k. s. Sernam od 1. února 2000 nevytváří státní podporu a

— ostatní opatření (obchodní výpomoc a hospodářské zotavení) vytvářejí ve smyslu čl. 87 odst. 1 státní podporu.

(164) Proto se konstatuje, že opatření, která byla nebo budou v rámci restrukturalizace Sernamu použita před nebo po 23. květnu 2001, vytvářejí ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy státní podporu.

6.2 Právní základ

(165) Jak je oznámeno ve výše uvedeném zahájení řízení, Komise dále provede analýzu nových skutečností, aby se zjistilo, do jaké míry jsou nebo nejsou v souladu s rozhodnutím Sernam 1.

(166) Komise navíc prověří, do jaké míry je celková nová situace k dnešnímu dni – ve srovnání s rozhodnutím Sernam 1 – ve skutečnosti slučitelná s obecnými zásadami, zejména s ohledem na zásadu jednotné podpory.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 71, 11. března 2000, s. 14.

⁽²⁾ (c) Sdělení Komise o podporách státu ve formě záruk v bodě 2.1.1 říká, že, „veřejné záruky tedy všeobecně podléhají čl. 87 odst. 1 Smlouvy, pokud je ovlivněn obchod mezi členskými státy a není placeno hrubé pojistné“. V bodě 2.1.2 se zdůrazňuje, že „záruka státu představuje výhodu úhrady rizika, přidruženého k záruce, ze strany státu. Toto převzetí rizika by mělo být běžně zapláceno schváleným pojistným. Pokud se ho stát zřekne, je to zároveň výhoda pro podnik a punkce ve veřejných prostředcích. Proto i když stát není veden k provádění plateb ve smyslu poskytované záruky, jedná se podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o podporu. Podpora je poskytnuta v okamžiku, kdy je nabídnuta záruka, a ne okamžikem, kdy je mobilizována nebo okamžikem, kdy dochází k platbě.“ V bodě 2.1.3 se tvrdí, že „podporu ve formě záruky vytvářejí rovněž výhodnější úvěrové podmínky, získané podniky, jejichž zákonný statut [i)] vylučuje možnost konkurzního nebo úpadkového řízení, [ii)] jasně stanoví záruku státu nebo [iii)] krytí ztrát státem“.

⁽³⁾ Jakmile se jedná o trhy otevřené hospodářské soutěži, nejedná se vymezením o trhy právně nebo skutečně uzavřené konkurenci, na kterých by stát mohl ukládat závazky nebo smlouvy o veřejných službách, kterými může v určitých případech společnost přijímat státní finanční kompenzaci.

6.3 Slučitelnost

6.3.1 Struktura analýzy

- (167) V první fázi se bude analyzovat, do jaké míry byla podpora 503 mil. EUR, předem schválená v roce 2001, použita neoprávněně a zda tato analýza dá možnost zjistit slučitelnost nezákonné dodatekové podpory, vyplacené ve výši 41 mil. EUR.
- (168) Ve druhé fázi budou vyjasněny části rozhodnutí z roku 2001, které byly dodrženy. Podle těchto částí se bude opětovně analyzovat způsobilost Sernamu k poskytnutí podpory na restrukturalizaci a jeho schopnosti k obnově životaschopnosti.
- (169) Budou následovat opatření, která Komise zamýšlí přijmout na ochranu proti narušení hospodářské soutěže a k zajištění, aby částka na podporu, schválená v tomto rozhodnutí, byla omezena na minimum.

6.3.2 Neoprávněné použití podpory, schválené v rozhodnutí Sernam 1

- (170) Za prvé, Komise nemůže přijmout argument francouzských orgánů, podle kterého neplatnost prvního protokolu o dohodě, uzavřené mezi SNCF a Geodisem dne 21. dubna 2000, není Geodisu, SNCF a ani francouzským orgánům přičitatelná z důvodu, že rozhodnutí Sernam 1 nebylo před 30. červnem 2001, datem lhůty prodloužení dohody mezi SNCF a Geodisem, konečné.
- (171) Rozhodnutí Sernam 1 bylo skutečně francouzským orgánům oznámeno 23. května 2001, tedy více jak jeden měsíc před lhůtou prodloužení protokolu mezi SNCF a Geodisem.⁽¹⁾
- (172) Avšak čl. 254 odst. 3 Smlouvy stanoví, že „... rozhodnutí se oznamují těm, jimž jsou určeny (Komisí) a nabývají účinku tímto oznámením“. Dále článek 242 Smlouvy stanoví, že „žaloby podané u Soudního dvora nemají odkladný účinek. Má-li však Soudní dvůr za to, že to okolnosti vyžadují, může nařídít odklad provádění napadeného aktu“.
- (173) Rozhodnutí oznámené Francii dne 23. května 2001 bylo za těchto podmínek použitelné od tohoto data, k němuž nabylo účinku. Za těchto okolností měla Francie na vybranou pouze:
- buď integrálně (a okamžitě) použít rozhodnutí ze dne 23. května 2001, aby mohla vyplatit schválenou podporu – v takovém případě by měla použít pro-

tokol o dohodě mezi SNCF a Geodisem, protože k tomu byl ještě čas,

— nebo nevyplácet podporu schválenou dne 23. května 2001 a v daném případě oznámit nové podmínky poskytnutí.

(174) Avšak Francie neučinila ani jedno, ani druhé. Naopak zahájila vyplácení podpory, opomněla použít správně rozhodnutí Sernam 1 (a tedy protokol) a rovněž s porušením rozhodnutí Sernam 1 a čl. 88 odst. 3 Smlouvy opomněla oznámit změny podmínek poskytnutí.

(175) Komise se tedy domnívá, že nepoužití rozhodnutí Sernam 1, a proto nepoužití protokolu o dohodě mezi SNCF a Geodisem a také poskytnutí části podpory, vyplacené za podmínek, neschválených Komisí, je přičitatelné Francii, jako příjemci tohoto rozhodnutí.

(176) Protože francouzské orgány nepoužily protokol o dohodě, nebylo rozhodnutí Sernam 1 vzhledem:

- k prvnímu protokolu o dohodě tak, jak byl prodloužen; převzetí Sernamu ve výši 60 % Geodisem bylo uskutečněno pouze ve výši 15 % (toto převzetí účasti bylo následně vyrovnáváno společností COGIP, rovněž ve výši 15 %),

- k závěru druhé dohody mezi SNCF a Geodisem/společností COGIP⁽²⁾, jejíž nemožnost uplatnit Komisi námitky vedla k provádění zrušujících doložek smlouvy mezi SNCF a Geodisem a SNFC a společností COGIP. Proto bylo 15 % Sernamu, které získal Geodis a 15 %, které získala společnost COGIP, postoupeno zpět na SNCF, která se opětovně stala 100 % vlastníkem Sernamu,

- k transformaci Sernamu na komanditní společnost (k. s.), aby byl Geodis neomezeně učiněn zodpovědným za dluhy Sernamu. K tomu se připojuje rizikový převod na SNCF, který měl Geodis převzít na sebe, týkající se i) částky na investice nezbytné pro hospodářské zotavení Sernamu, ii) uzpůsobení snížení provozních nákladů Sernamu a iii) velkého odklonu zákazníků během tohoto období finanční nejistoty,

- k neprovedení platby 67 mil. EUR ze strany Geodisu,

- k částečným vyplacením z celkové částky na podporu, schválené rozhodnutím Sernam 1, i když podmínky tohoto rozhodnutí již nebyly plněny,

⁽¹⁾ Zmíněný protokol se tedy ještě používal a měl být francouzskými orgány používán (i když by Geodis již 23. května 2001 mohl být vystaven četným finančním obtížím).

⁽²⁾ Jednalo se o druhou dohodu mezi SNCF a Geodisem, ale zcela jistě o první dohodu mezi SNCF a společností COGIP.

- k vyplacení dodatkové podpory ve výši 41 mil. EUR, vyplývající zejména ze zpoždění připojení Sernamu ke Geodisu, o níž francouzské orgány uvědomily Komisi teprve ve výroční zprávě ze dne 17. června 2002, i když tato dodatečná částka měla být předmětem úplného opětovného oznámení ke složce,
- k prodloužení plánu na restrukturalizaci, který byl původně stanoven na období od roku 1999 do roku 2004, a který má být nyní ukončen v roce 2005–2006 (doba stanovená pro obnovení finanční vyváženosti Sernamu), tedy o dva roky později, než se předpokládalo, realizováno správně.
- (177) Avšak podle obecných zásad⁽¹⁾ „podnik musí provádět integrálně plán na restrukturalizaci, který byl přijat Komisí a musí plnit všechny ostatní závazky, stanovené v rozhodnutí Komise. Komise považuje nedodržování plánu nebo závazků za zneužití podpory“.
- (178) Na základě předcházejících skutečností Komise jednak vyvozuje vzhledem k výše uvedeným okolnostem nedodržování rozhodnutí Sernam 1 ze dne 23. 5. 2001 a jednak potvrzuje, že toto nedodržování představuje ve smyslu čl. 1, písm. g) nařízení (ES) č. 659/1999 a bodu 43 obecných zásad zneužití podpory.
- (179) Z tohoto vyplývá, že částka na dodatkovou podporu ve výši 41 mil. EUR vyplacená SNCF Sernamu, která je přímým důsledkem tohoto neoprávněného použití (vzhledem k tomu, že byla vyplacena z důvodu zpoždění připojení), musí být prohlášena za neslučitelnou se Smlouvou a musí být navracena v náležité formě (s úroky).
- 6.3.3 Okolnosti v souladu s rozhodnutím Sernam 1**
- (180) Komise konstatuje, že francouzské orgány v souladu s rozhodnutím Sernam 1 přesto splnily některé cíle. Uvedly také smlouvy mezi SNCF a Sernamem, týkající se trhů, do hospodářské soutěže.
- (181) Francie navíc dodržela rozhodnutí Sernam 1, pokud se jedná o počet uzavřených třídiřů Sernamu a jejich přebudování, vzdělávání zaměstnanců, snižování počtu zaměstnanců, postupné ustanovení nového programu přepravy, překlopení systémů výpočetní techniky na systémy Geodisu, snížení obratu v období mezi roky 2000 a 2005 o 18 %, neposkytnutí náhrady 67 mil. EUR, které Geodis nevloží do Sernamu, ze strany státu, vývoj ve smyslu změny činností Sernamu z tradičních zásilek na spěšné zásilky a přechod na novou službu, orientovanou na odvětví železniční přepravy, spojenou s kombinací „kategorie spěšnin“ a „Train bloc express (TBE)“, která se nachází v segmentu nového trhu, jehož celkový potenciál ještě zbývá rozvíjet.
- (182) Komise kromě toho v bodě 3.2.4 obecných zásad upřesňuje podmínky, za kterých lze změnit plán na restrukturalizaci.
- (183) Komise v rámci tohoto spisu konstatuje, že:
- kromě prodeje Sernamu, který není (ještě) uskutečněn, plán na restrukturalizaci v podstatě pokračuje v souladu s původním plánem tak, jak byl původně stanoven. Jedná se hlavně o přebudování přepravního programu, o přebudování a snížení počtu podniků, obratu a zaměstnanců, jak je uvedeno v původním plánu, který zachází i nad snížení, – stanovená v rozhodnutí Sernam 1 a také o opětovné soustředění činností na koncepci inovativního vývoje (TBE),
 - obtíže podniku, nevyhnutelně konstatované před 23. květnem 2001 zůstávají nezměněny,
 - cíl životaschopnosti restrukturalizace rovněž zůstává stejný,
 - původně ohlašované období na restrukturalizaci vykazuje pouze posun z jednoho na dva roky,
 - vzhledem k zahájení řízení Komise v tomto spisu opětovně přezkoumá celkovou situaci z roku 2001 podle její opětovné aktualizace v roce 2003–2004.
- (184) Komise vzhledem k těmto okolnostem usuzuje, že podpora, přezkoumaná v rámci tohoto rozhodnutí, splňuje kritéria bodu 3.2.4 výše uvedených obecných zásad. Proto přezkoumaná podpora nevytváří novou podporu na restrukturalizaci a zásada „jednotné podpory“ se zde nepoužije.
- 6.3.4 Způsobilost k podporám na restrukturalizaci**
- (185) Pokud se jedná o způsobilost Sernamu k podpoře na restrukturalizaci, Komise potvrzuje okolnosti shromážděné v rozhodnutí Sernam 1, které jinak v rozhodnutí k zahájení řízení č. C 32/03 nezpochybnila. V bodech 82 až 87 obsahuje rozhodnutí Sernam 1 úvahy ohledně koncepcí podniku v obtížné situaci, nově založeného podniku a jednotné podpory.

⁽¹⁾ Bod 43.

(186) I když byl Sernam později přetransformován z komanditní na akciovou společnost a i když privatizace Sernamu již netvořila podstatnou část spisu, zůstává analýza způsobilosti nezměněna. To je způsobeno zejména tím, že obtíže podniku, nevyhnutelně konstatované 23. květnem 2001 zůstávají nezměněny a že rovněž cíl restrukturalizace zůstává stejný.

6.3.5 Návrat k životaschopnosti

(187) I když nebyla privatizace Sernamu provedena tak, jak bylo stanoveno v rozhodnutí Sernam 1, pokračoval Sernam v uskutečňování mnoha částí původního plánu na restrukturalizaci, k nimž přidal sérii nových prvků, které ukazují, že dochází ke skutečné změně a hájí životaschopnost Sernamu.

(188) Přebudování podniků: toto přebudování provozních podniků se skutečně ukazuje jako klíčový prvek pro realizaci návratu k životaschopnosti podniku typu Sernam. Výše uvedené důvody, kterých se francouzské orgány s ohledem na uspořádání podniků, jejich zeměpisnou polohu a jejich nadměrný počet, dovolávají, přinášejí základní racionalizaci, aby náklady na budoucí činnost byly efektivnější a nižší.

(189) Snížení počtu zaměstnanců: navíc je skutečně velmi důležité snížení počtu zaměstnanců, který se z 5050 osob v roce 1999 změnil na [...] osob v roce 2005; mělo umožnit významné úspory a dodat Sernamu nezbytnou pružnost a přizpůsobivost k realizaci inovativních cílů.

(190) Systém výpočetní techniky: s podporou Geodisu překlopil Sernam systém výpočetní techniky na dva nové řídicí soubory aplikačních programů („Aanael“ a „Alizée 2000“), které mají optimalizovat budoucí činnost Sernamu.

(191) Skupina Xpress: nová skupina služby zaslání spěšnin umožnila ustanovit klasifikační systém výrobků zasílaných podle několika kategorií a přinesla výhody produktů služby zaslání spěšnin. Sernam se tak přizpůbil moderní provozní koncepci, doporučené znalci k efektivnímu provozu z hlediska nákladů na trhu s potenciálem nárůstem.

(192) TBE: přeměrování činností souvisejících s osvědčenou skupinou „spěšniny“ rovněž Sernamu mimo jiné umožnilo zaměřit svůj nový program silniční přepravy na velmi inovativní prvek, jakým je „TBE“. Kombinace mezi „kategorií spěšnin“ a „TBE“ dnes Sernamu umožňuje dosahovat [...] mil. EUR obratu z [...] mil. EUR obratu sběrné služby. Navíc se u koncepce TBE, spojené s novou skupinou spěšnin zcela ukazuje, že odpovídá

logice doporučené výše uvedenými znalci, aby se železniční přeprava stala přitažlivou. TBE je efektivní z hlediska provozu na minimální vzdálenosti 400 km a jeho rychlost je vždy vyšší než omezení rychlosti v silniční přepravě, TBE by mohl být zcela konkurenceschopný s přepravou nákladními automobily na velké vzdálenosti, i když dvě zastávky, nezbytné k vykládce, se ukazují jako minimum⁽¹⁾. Konkurenceschopnost TBE by se měla v případě omezení rychlosti na silnici na úroveň nižší, než je omezení schválené v současné době pro malé a střední nákladní automobily, ještě zvýšit.

(193) Úspěch TBE, který by podle francouzských orgánů byl zajištěn, ukazuje, že koncepce nachází na francouzském trhu skutečnou potřebu.

(194) Tento zájem je dalším znakem, který ukazuje, že diverzifikace zahájená Sernamem k postupné specializaci při přepravě zásilek prostřednictvím TBE, může skutečně mít v hospodářství budoucnost. Trend k regionalizaci trhu se zásilkami a spěšninami ve Francii by mohl vysvětlit zájem, vyvolaný TBE, který podle vymezení působí pouze na velkých vzdálenostech. Mimo jiné je třeba vzít v úvahu, že otevření trhu se železniční přepravou, podněcené Komisí, by mělo Sernamu umožnit umístit se v novém segmentu mezinárodního trhu. V takovém scénáři (ať v tuzemském nebo mezinárodním rozsahu) a s ohledem na podmínky uložené tímto rozhodnutím, se musí Sernam k realizaci svých cílů zavázat k jednomu nebo několika partnerstvím mezi podniky.

(195) Celková životaschopnost Sernamu: Sernam mohl pouze vlastním úsilím při restrukturalizaci téměř vyloučit potřebu 67 mil. EUR, které měl Geodis vložit na restrukturalizaci. To dokazuje, že Sernam byl schopný nezávisle dokončit podstatnou část stanoveného přebudování, což je jeho velkou výhodou, zejména k následnému řízení BFR.

(196) Předpoklady podnikového plánu se podle hospodářských výsledků Sernamu ukazují navíc jako přijatelné vzhledem k další racionalizaci, provedené Sernamem zejména ohledně podniků (počet, poloha a uspořádání), zaměstnanců, činností, BFR a vzhledem k inovativním koncepcím, vyvíjeným a prováděným Sernamem („kategorie spěšnin“ a „TBE“) a také průmyslovým partnerstvím, která má Sernam v úmyslu uzavřít (a která jsou podmínkou tohoto rozhodnutí, aby mohl rozšiřovat svou činnost v oblasti železniční přepravy (TBE) nejen na úrovni tuzemského, ale také na úrovni mezinárodního trhu se spěšninami, který v těchto posledních letech zaznamenal ohromný rozvoj a na kterém jsou zachovány slibné vyhlídky.

⁽¹⁾ První prostor je z důvodu překládky zboží z nákladních automobilů na TBE před jeho odjezdem a další prostor je po příjezdu TBE při překládce zboží na nákladní automobily.

- (197) Komise se domnívá, že by Sernam měl být schopen úspěšně provést svou restrukturalizaci ve stanovených lhůtách i při absenci výše uvedené dodatečné podpory 41 mil. EUR. I když Sernam má ve skutečnosti pouze část podpor, schválených v rozhodnutí Sernam 1, je výsledek za rok 2003 již mírně lepší, než se předpokládalo (–85 mil. EUR jako hospodářský výsledek před zdaněním, dosažený v roce 2003 oproti předpokládaným –87) a v období kolem roku 2005–2006 by se měl vyvážit tak, jak je stanoveno v podnikovém plánu.
- (198) Komise se s ohledem na výše uvedené faktory domnívá, že Sernam může opětovně získat svou trvalou finanční životaschopnost v přiměřených lhůtách, oznámených francouzskými orgány.

6.3.6 Ochrana proti narušení hospodářské soutěže – snížení objemů

- (199) Podle oznámení francouzských orgánů Sernam již podstatně snížil své objemy a ke snížením po ukončení období restrukturalizace v letech 2005–2006, stanoveným v rozhodnutí Sernam 1, jako je snížení počtu podniků, zaměstnanců a obratu, předpokládá dodatečná snížení. Sernam se navíc přeorientuje ze sběrné služby/tradičních zásilek na spěšné zásilky a rovněž se přeorientuje ze zaslání silničními dopravními prostředky na novou koncepci železniční přepravy, na TBE. Koncepce TBE je vyvinuta v novém segmentu trhu, který nevykazuje nadměrnou kapacitu a může nabídnout dodatekové objemy pro rozvoj jak na tuzemské, tak na mezinárodní úrovni. Francouzské orgány takto splnily určitá kritéria, stanovená v rozhodnutí Sernam 1.

6.3.7 Ochrana proti narušení hospodářské soutěže – specifická vyrovnání

- (200) Komise nejprve vezme v úvahu, že:

- musí být přijata opatření, aby se, pokud je to možné, zmírnily nepříznivé důsledky podpory na konkurenty,
- velké omezení snížení účasti na daných trzích, na nichž podnik působí, představuje pro konkurenty vyrovnání,
- vyrovnání může mít různé formy, podle toho, zda podnik působí nebo nepůsobí na trhu s nadměrnou kapacitou.

- (201) Poté Komise vezme v úvahu následující okolnosti:

- (202) Dotčené trhy: Komise konstatuje, že hlavním trhem, na kterém Sernam působí, je francouzský tuzemský trh se sběrnou službou/tradičními zásilkami a spěšninami. Tento trh však jako hlavní prvek zahrnuje silniční a železniční přepravu.
- (203) Železniční přeprava (koncepce TBE): s ohledem na vývoj sběrné služby a zásilek přepravovaných jako spěšniny po železnicích (koncepce TBE), francouzské orgány potvrdily Komisi, že „SERNAM nemá monopol na TBE, pokud každý hospodářský subjekt může Fret SNCF požádat o stejnou službu. K dnešnímu dni však žádný z konkurentů společnosti SERNAM u Fret SNCF nevyložil jasný požadavek. Fret SNCF kromě toho potvrzuje, že je připraven poskytnout tutéž službu za stejných podmínek každému hospodářskému subjektu, který o ni zažádá. SERNAM ze své strany kladně odpověděl na žádosti o technickou spolupráci hospodářského subjektu na TBE, který si přál posoudit náležitost a účinnost“.
- (204) Sběrná služba po železnici, kterou provádí Sernam prostřednictvím TBE a nové kategorie spěšnin, je nově vyvíjený trh a nevykazuje nadměrnou strukturální kapacitu. Též s přihlédnutím k tomu, že francouzské orgány přinesly nezbytné záruky, aby Sernam nemohl využívat monopolního postavení na trhu, Komise uznává, že Sernam nemusí v tomto segmentu provádět vyrovnání podpory a může pokračovat v jeho rozvoji.
- (205) Silniční přeprava: naopak silniční přeprava vykazuje v celé Evropě, tedy také ve Francii, nadměrnou strukturální kapacitu. Navíc se francouzský trh s tradiční sběrnou službou považuje za stagnující a trh se zasilatelstvím normalizovaných zásilek („parcels“) klesá.
- (206) Zúčastněné strany udávají, že trh je podrážděn vyšším uzavíráním podniků v minulém roce na závažném trhu ve Francii, který se vyznačuje velkou cenovou konkurencí, uplatňovanou zejména Sernamem.
- (207) Sběrná služba a spěšniny: Sernam je ve Francii významným hospodářským subjektem na trhu se sběrnou službou/tradičními a hlavně spěšnými zásilkami a oproti velkému počtu dalších hospodářských subjektů na těchto trzích drží významnou část trhu.
- (208) Neoprávněné použití podpory: s ohledem na neoprávněné použití podpory, konstatované výše, a s ohledem na prodloužení doby trvání plánu na restrukturalizaci, se Komise dále domnívá, že Sernam musí poskytnout zvláštní vyrovnání tím, že se trvale vzdá segmentu trhu s velkou nadměrnou kapacitou, aby bylo možné odvodnit schválení části příslušné podpory.

- (209) Poskytnutí státních podpor v případě nadměrné strukturní kapacity až poklesu na těchto trzích, by skutečně s okamžitým následkem dalo podniku, který musel zastavit svou činnost v důsledku uvedených obtíží, možnost uměle, ke škodě konkurenčních a finančně zdravých podniků, zaujímat část silně žádaných trhů. Tak je třeba zamezit, aby podpora měla nežádoucí účinek a ze žádaného trhu vyháněla finančně zdravé podniky ve prospěch podniků, které se svými vlastními prostředky ukazují jako neschopné k přežití.
- (210) Komise se v tomto smyslu domnívá, že Sernam se musí trvale zřítí svých činností v segmentech trhu s nadměrnou kapacitou, v tomto případě segmentu trhu se sběrnou službou/tradičními zásilkami zasílanými prostřednictvím silniční přepravy.
- (211) I když Sernam takový ústup již zahájil, Komise se domnívá, že není dostatečný a že musí trvale pokračovat. Proto považuje za nutné stanovit podmínky, které i) umožní Sernamu pokračovat v rozvoji inovativní diverzifikace u vyvíjeného segmentu trhu (který tedy nevykazuje nadměrnou kapacitu) a ii) umožní nahradit v segmentech trhů s nadměrnou kapacitou, stagnací nebo poklesem služby Sernamu službami jiných hospodářských subjektů (výsledkem čehož je uvolnění části trhu v těchto segmentech ze strany Sernamu). Tyto podmínky jsou následující:
- Sernam bude moci rozvíjet svou činnost pouze v doručování zásilek po železnici (koncepte TBE). SNCF se v tomto směru zaručuje poskytovat všem ostatním hospodářským subjektům, které o to požádají, tytéž podmínky, jako jsou podmínky, poskytnuté k rozvoji železniční nákladní přepravy, TBE, Sernamu.
 - Sernam naopak musí v průběhu dvou následujících let od data oznámení tohoto rozhodnutí integrálně nahradit své vlastní prostředky a služby silniční přepravy prostředky a službami silniční přepravy jednoho nebo více podniků, které SNCF nevlastní většinovým podílem.
 - Vlastními prostředky a službami silniční přepravy Sernamu jsou míněny všechny silniční prostředky – tedy vozidla určená k silniční přepravě společnosti Sernam v jejím úplném vlastnictví nebo leasingová/pronajata.
 - Podniky, které převezmou od Sernamu činnosti silniční přepravy, musí svými vlastními prostředky zajišťovat celkové plnění silniční přepravy.
- (212) Povinnost přistoupit k takové náhradě bude pro podnik určité výzvou. Přibližně [...] mil. EUR obratu Sernamu z celkového obratu 414 mil. EUR a z [...] mil. EUR obratu sběrné služby tvoří skutečně činnost v silniční přepravě. Avšak náhrada jeho činnosti v silniční přepravě by z následujících důvodů měla být proveditelná bez ovlivnění jeho životaschopnosti:
- Sernam musí rychle uzavřít jedno nebo více partnerství s podniky, aby nahradil činnosti zasílání zásilek silniční přepravou – tedy vozidla určená k silniční přepravě k odjezdům a příjezdům železniční obsluhy Sernamu (TBE). Partnerství podniků a také oproštění Sernamu od silniční přepravy bylo zcela stanoveno a oznámeno francouzskými orgány, tento stav pouze ujišťuje o provádění těchto záměrů.
 - Restrukturalizace Sernamu byla směřována ke kombinaci jeho nové „kategorie spěšnin“ a nové koncepce přepravy po železnici, „TBE“, jejíž hospodářské perspektivy se zdají zcela odůvodněné a věrohodné, Sernam by opětovně mohl najít místo v novém segmentu trhu, který ještě zbývá rozvíjet.
- (213) Na požádání Komise, která naléhavě žádala, aby se zamezilo, že bude mít Sernam monopolní postavení v oblasti železniční přepravy spěšných nákladů, francouzské orgány na druhé straně písemně potvrdily⁽¹⁾, že všechny další hospodářské subjekty s potenciální účastí v provádění služby železničního zasilatelství mohou využívat tytéž podmínky jako podmínky poskytnuté Sernamu. Komise uznává, že tak lze vyloučit veškerá skutečná nebo právní rizika monopolu, zůstávají pouze překážky při vstupu na tento trh⁽²⁾.
- (214) Kromě toho je strategie rozvoje TBE přímo součástí vedení dopravní politiky Komise, jestliže napomáhá modálnímu přechodu ze silnice na koleje. V tomto směru se Komise domnívá, že si podnik, který se mění tak, aby umožnil přesun velkých objemů zboží na velké vzdálenosti ze silniční přepravy na železniční, zasluhuje, aby mu byla dána příležitost k realizaci takových možností, pokud však skutečně opustí segmenty trhu s nadměrnou kapacitou.
- (215) Komise tedy uznává, že cíl, který spočívá:
- v restrukturalizaci Sernamu,
 - ve způsobu, kterým se obnoví trvalá životaschopnost,
- ⁽¹⁾ Dopis francouzských orgánů ze dne 14. dubna 2004.
- ⁽²⁾ Tyto překážky při vstupu měly v podstatě spočívat hlavně v know-how pro danou činnost a ve vybavení vagónů, uzpůsobených potřebám vzhledem k tomu, že alespoň v případě Sernamu by trakce po železnici byla prováděna SNCF.

— v přeorientování činností silniční přepravy na přepravu spěšnin po železnici a v náhradě činností silniční přepravy silniční přepravou jiných podniků, nezávislých na SNCF,

— nepoškození obchodu mezi členskými státy opatřením v rozporu se společným zájmem je dosažen.

(216) Komise však přihlíží k záměru francouzských orgánů, celou společnost Sernam (včetně aktiv a pasiv) do [...] prodat. Komise v této souvislosti připomíná, že pokud bude taková transakce provedena za tržní cenu, získanou buď prostřednictvím transparentního řízení, otevřeného pro všechny konkurenty, nebo ověřenou nezávislým znalcem ve společnosti, která nemá právní vztah s SNCF, nemusí nabyvatel navrátit částku 41 milionů EUR, která byla prohlášena za neslučitelnou. Podle judikatury Soudního dvora by skutečně kupující neměl být vzhledem k ostatním hospodářským subjektům na trhu považován za příjemce výhody.

(217) Komise též připomíná, že v případě prodeje celé společnosti Sernam (aktiva i pasiva), zamýšleného francouzskými orgány, musí být v každém případě použity podmínky rozhodnutí (převzetí činností silniční přepravy Sernamu jinými podniky a diverzifikace činností Sernam v železniční náklady přepravy). Pokud by Sernam měl naopak prodat svá aktiva v celku, Komise připomíná, že se tyto dvě výše uvedené podmínky, týkající se restrukturalizace společnosti, nepoužijí, vzhledem k tomu, že Sernam nebude působit v současné právní formě a uvolní své části trhu ve prospěch nezávislého nabyvatele (který bude moci *de facto* pokračovat ve své činnosti s aktivy Sernamu).

6.3.8 Podpora omezená na minimum

(218) Jak je uvedeno výše, nutnost dodatkové podpory 41 mil. EUR vyplývá hlavně z důsledku nedodržování rozhodnutí Sernam 1. ze strany francouzských orgánů. Vyplacení takové částky na dodatkovou podporu není odůvodněno, pokud je určena podniku, který též působí hlavně v segmentech s nadbytečnou strukturální kapacitou, stagnujících až úpadkových. Sernam kromě toho nesmí vlastnit nadbytečnou likviditu, kterou by mohl věnovat na činnosti, schopné vyvolat narušení trhu, a které nejsou svázány s procesem restrukturalizace, zejména uplatňované ceny. Komise se tedy domnívá, že poskytnutí dodatkové podpory 41 mil. EUR vzhledem k celkové částce 503 mil. EUR, původně oznámené a schválené rozhodnutím Sernam 1, není odůvodněno.

(219) Kromě toho náhrada příspěvku Geodisu na restrukturalizaci Sernamu, která byla původně stanovena jako mož-

ná podpora ve výši 67 mil. EUR, může být vyloučena s tím, že tento příspěvek již nebude nutný. Potřeba prostředků ve výši 67 mil. EUR, které měl Geodis vložit prostřednictvím výše úvěru, byla skutečně financována pomocí snížení úvěrování, které Sernam poskytoval svým zákazníkům. K mobilizaci těchto prostředků ve výši 67 mil. EUR, Sernam mohl prostřednictvím srážek nebo sekuritizace tyto pohledávky zákazníků postoupit, aby z finanční instituce získal odpovídající prostředky. Sernam udělal skutečně lépe, pokud provedl hlavní věc, která spočívá ve snížení doby platnosti úvěrování zákazníků, což mu umožnilo mobilizovat příslušné prostředky a také odpovídajícím způsobem snížit BFR. Takový postup je vzhledem k tomu, že pokračuje v sanaci rozvahy Sernamu a dává možnosti zabezpečení následných operací (vzhledem ke snížené době platnosti úvěrů zákazníků) skutečně výhodnější než volba výše uvedeného vnějšího financování.

(220) Komise tedy může uznat, že Sernam nahradil absenci příspěvku Geodisu ve výši 67 mil. EUR rovnocenným a dokonce lepším prostředkem, srovnávaným s vnějším financováním, a mobilizoval prostředky, které zůstávaly příliš dlouho blokovány v úvěrech zákazníků.

(221) Také intenzita podpory na restrukturalizaci Sernamu se v současné situaci (v níže uvedených tabulkách uváděn jako Sernam 2) srovnává z 81 % s 87 % intenzitou ve spise Sernam 1. Tím se bere v úvahu skutečnost, že Sernam nahradil vlastními prostředky potřebu financování 67 mil. EUR, které měl zajistit Geodis a musí rovněž svými vlastními prostředky vyrovnat potřebu dodatečného financování 41 mil. EUR, což by společnost mohla udělat zejména prostřednictvím prodeje svých činností v oblasti silniční přepravy a dalších prostředků.

(222) K celkové částce 556 mil. EUR⁽¹⁾ se ze strany SNCF přidá náhrada ve výši 34 mil. EUR a 21 mil. EUR jako smlouvy mezi SNCF a Sernamem o přepravě zavazadel, tisku a dodávek na dobu jedenácti měsíců finančního období roku 2000 k. s. Sernam, které byly hodnoceny jako státní podpora, slučitelná s rozhodnutím Sernam 1. Vzhledem k tomu, že Francie dodržela svůj závazek otevřít trhy, týkající se přepravy dodávek, přepravy tisku a přepravy zavazadel pro SNCF, může Komise trvat na hodnocení rozhodnutí Sernam 1, podle kterého celková částka 55 mil. EUR, vyplacená jako výše uvedené smlouvy na dobu jedenácti měsíců finančního období roku 2000, může být v souvislosti s restrukturalizací Sernamu schválena.

⁽¹⁾ Zahrnuje financování restrukturalizace ve výši 448 mil. EUR ze strany SNCF, financování 67 mil. EUR Sernamem, které měl zajistit Geodis (Sernam skutečně snížil tuto potřebu financování prováděním opatření na restrukturalizaci vlastními prostředky) a financování 41 mil. EUR na navrhovanou dodatkovou podporu pomocí prostředků Sernamu.

(223) **Náklady na restrukturalizaci**

Mil. EUR	Sernam 1	Změna	Sernam 2
Náklady na restrukturalizaci	515	41	556
Celkem (1)	515		556

Zdroje financování

Mil. EUR	Sernam 1	Změna	Sernam 2
Financování restrukturalizace ze strany SNCF	448		448
Financování Geodisem	67	-67	0
Financování Sernamem		67	67
Další prostředky od Sernamu		41	41
Celkem (2)	515		556

Intenzita podpory na restrukturalizaci Sernam 1 v %	87		
Intenzita podpory na restrukturalizaci Sernam 2 v %			81

Podpory poskytnuté na smlouvy v mil. EUR	55		55
Celkem (3)	55		55

Mil. EUR	Sernam 1		Sernam 2
Financování restrukturalizace ze strany SNCF	448		448

Mil. EUR	Sernam 1		Sernam 2
Podpory poskytnuté na smlouvy v mil. EUR	55		55
Celkem (4) celková částka na podporu ve spisu	503		503

6.3.9 Realizace a dodržování podmínek

- (224) Francie je povinna předkládat výroční zprávu o vývoji restrukturalizace a dodržování tohoto rozhodnutí. Avšak první zpráva bude muset být předložena nejpozději šest měsíců od data oznámení tohoto rozhodnutí.

7. ZÁVĚRY

- (225) Komise konstatuje, že Francie vyplatila částku na podporu 503 mil. EUR ⁽¹⁾ za podmínek, které se lišily od podmínek v rozhodnutí Sernam 1 a nezákonně vyplatila částku na dodatkovou podporu 41 mil. EUR.

- (226) Avšak s ohledem:

— na písemný závazek, poskytnutý francouzskými orgány po naléhavé žádosti Komise, že Sernam nebude ze strany SNCF podporován a nebude moci vyvíjet monopol na přepravu (spěšnou) nákladů po železnici,

— na důkladnou restrukturalizaci, zahájenou Sernamem (která se týká provozních podniků, přepravního programu, již provedeného snížení objemu a také základních inovací v oblasti nové „kategorie स्पेशिन“ a TBE), a

— na podmínky stanovené tímto rozhodnutím

se Komise domnívá, že částka 503 mil. EUR na podporu ve prospěch Sernamu je vzhledem k tomu, že:

— životaschopnost Sernamu bude moci být v průměrné době obnovena,

⁽¹⁾ Tato částka se skládá z 448 mil. EUR vlastní podpory na restrukturalizaci, vyplacené SNCF, a z 55 mil. EUR podpory na smlouvy, což představuje 503 mil. EUR.

- hospodářská soutěž není narušena opatřením v rozporu se společným zájmem,
- podpora bude snížena na nezbytné minimum, pokud je celková částka finančních potřeb, schválená rozhodnutím Sernam 1 (570 mil. EUR⁽¹⁾) snížena o částku 67 mil. EUR z důvodu neposkytnutí příspěvku ze strany Geodisu, ale byla nicméně financována mobilizační prostředky Sernamu, a pokud má být dodatková podpora 41 mil. EUR navržena s úroky, je slučitelná se Smlouvou,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Státní podpora ve prospěch společnosti Sernam, schválená v květnu roku 2001 ve výši 503 milionů EUR, je slučitelná se společným trhem za podmínek stanovených v článku 3 a 4.
2. Státní podpora provedená Francií ve prospěch společnosti Sernam v částce 41 milionů EUR je neslučitelná se společným trhem.

Článek 2

1. Francie přijme všechna nezbytná opatření, aby u příjemce vymohla podporu stanovenou v čl. 1 odst. 2, která mu již byla nezákonně předána.
2. Vymáhání se provede neprodleně v souladu s postupy vnitrostátních právních předpisů tak, aby bylo umožněno okamžité a účinné provedení tohoto rozhodnutí. Vymáhaná podpora zahrnuje úroky od data jejího předání příjemci do data jejich zpětného získání. Úroky jsou počítány na základě referenční sazby, používané pro výpočet ekvivalentu subvence v rámci regionálních podpor.

Článek 3

1. S výhradou odstavce 2 musí být dodržovány následující podmínky:
 - a) Sernam bude moci vyvíjet pouze činnost v oblasti zaslání zásilek po železnici podle koncepce Train bloc express (TBE). V tomto směru se SNCF zaručuje poskytnout jakémukoliv dalšímu hospodářskému subjektu, který o to požádá, tytéž podmínky, jako jsou podmínky poskytnuté Sernamu k vývoji železniční přepravy nákladů TBE.

- b) Sernam naopak bude muset v průběhu dvou následujících let od data oznámení tohoto rozhodnutí integrálně nahradit své vlastní prostředky a služby silniční přepravy prostředky a službami silniční přepravy jednoho nebo několika podniků, právně a hospodářsky nezávislých na SNCF a vybraných v otevřeném, transparentním a nediskriminačním řízení.

Vlastními prostředky a službami silniční přepravy Sernamu jsou míněny všechny silniční prostředky – tedy vozidla určená k silniční přepravě společnosti Sernam v jejím úplném vlastnictví nebo leasingová/pronajatá;

Podniky, které převezmou od Sernamu činnosti silniční přepravy, musí svými vlastními prostředky zajišťovat celkové plnění silniční přepravy.

2. V případě, že Sernam do [...] prodá prostřednictvím transparentního a otevřeného řízení svá aktiva v celku za tržní cenu společnosti, která nemá právní vazbu s SNCF, podmínky odstavce 1 se nepoužijí.

Článek 4

3. Veškerý dílčí nebo celkový prodej Sernamu musí být proveden za tržní cenu a prostřednictvím transparentního řízení, otevřeného všem konkurentům. Za těchto podmínek případně společnosti Sernam, pokud bude nadále existovat, úhrada podpory 41 mil. EUR.

Článek 5

Francie ve dvouměsíční lhůtě od data oznámení tohoto rozhodnutí uvědomí Komisi o opatřeních přijatých pro dosažení souladu.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 20. října 2004.

Za Komisi
Loyola DE PALACIO
místopředsedkyně

⁽¹⁾ Tato částka se skládá z 448 mil. EUR SNCF, z 55 mil. EUR na smlouvy a 67 mil. EUR, které měl vložit Geodis.