

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 24. října 2011

o státní podpoře SA 32600 (2011/C) – Francie – Podpora na restrukturalizaci společnosti SeaFrance SA poskytnutá společností SNCF

(oznámeno pod číslem K(2011) 7808)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2012/397/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

Komise francouzské orgány o dodatečné informace, které tyto orgány poskytly dne 4. května 2011.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

- (3) Dne 6. dubna 2011 podala Komisi na tuto podporu na restrukturalizaci stížnost společnost P&O Ferries (dále jen „P&O“), která je konkurentem společnosti SeaFrance.

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

- (4) Dopisem ze dne 22. června 2011 oznámila Komise Francouzské republice své rozhodnutí o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články⁽¹⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (5) Komise vyzvala zúčastněné strany k předložení svých připomínek k dotčeným podporám⁽²⁾. Podrobný popis připomínek, jež obdržela, je uveden v oddílu V.

I. POSTUP

1.1. Obecné souvislosti řízení

- (1) Ve svém rozhodnutí ze dne 18. srpna 2010⁽²⁾ Komise schválila podporu na záchranu (dále jen „podpora na záchranu“) ve prospěch společnosti SeaFrance S.A. (dále jen „SeaFrance“), kterou Francie od té doby začala provádět. Uvedená podpora spočívala v půjčce v maximální výši [40–70] milionů EUR poskytnuté SeaFrance společností SNCF.
- (2) Dne 18. února 2011 oznámily francouzské orgány podporu na restrukturalizaci (dále jen „podpora na restrukturalizaci“) ve prospěch společnosti SeaFrance ve výši 223 milionů EUR, kterou provázal plán restrukturalizace. Dopisem ze dne 29. března 2011 požádala

- (6) Francouzské orgány předložily své připomínky ohledně rozhodnutí o zahájení řízení dne 14. července 2011, v návaznosti na stížnost podanou společností P&O dne 22. července 2011 a ohledně připomínek zúčastněných třetích stran k rozhodnutí o zahájení řízení dne 19. srpna 2011.
- (7) Dne 12. září 2011 předložily francouzské orgány změněný plán restrukturalizace.
- (8) Dne 3. října 2011 francouzské orgány tento plán restrukturalizace opět změnil (dále jen „změněný plán restrukturalizace“).

⁽¹⁾ Úř. věst. C 208, 14.7.2011, s. 8.

⁽²⁾ Úř. věst. C 102, 2.4.2011, s. 2.

⁽³⁾ Viz poznámka č. 1.

- (9) Komise a francouzské orgány se setkaly dne [...]. Během celého řízení došlo k řadě telefonických kontaktů ⁽⁴⁾ a výměn elektronické korespondence. Dne 18. října 2011 zaslaly francouzské orgány Komisi dopis se shrnutím argumentů předložených během předchozích výměn.

1.2. Vnitrostátní souvislosti řízení

- (10) V rámci řízení o nuceném vyrovnání společnosti SeaFrance zahájeného dne 30. června 2010 se má obchodní soud v Paříži dne 25. října 2011 vyslovit s konečnou platností o tom, zda bude vyhlášen úpadek SeaFrance či zda bude moci pokračovat ve své činnosti ⁽⁵⁾.
- (11) Od zahájení řízení o nuceném vyrovnání bylo k tomu umožněno třetím stranám předkládat insolvenčnímu správci nabídky s cílem zachovat činnost podniku jeho částečným nebo úplným prodejem. Podle informací, jež má Komise k dispozici, byly předloženy tři nabídky na převzetí podniku: společná nabídka francouzské skupiny Louis Dreyfus Armateurs a dánské společnosti DFDS A/S (dále jen „DFDS“) (dále jen pod společným názvem „DFDS-LDA“), nabídka odborové ústředny Confédération française démocratique du travail (dále jen „CFDT“) a nabídka společnosti SNC Being Bang Immaterial (dále jen „Being Bang“).
- (12) DFDS-LDA předložila částečnou nabídku na převzetí aktiv a zaměstnanců společnosti SeaFrance za symbolická tři eura ⁽⁶⁾. Kopii nabídky zaslala pro informaci Komisi. Podle této nabídky by DFDS-LDA zachovala 460 pracovních míst (tedy o 200 méně než je navrženo ve změně plánu restrukturalizace) a ponechala by si nákladní plavidlo Nord Pas-de-Calais (vedle plavidel pro smíšenou přepravu vozů a cestujících Berlioz a Rodin) ale ne plavidlo Molière (zatímco změněný plán restrukturalizace navrhuje prodej nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais a nepočítá s postoupením plavidla Molière, ale naopak s jeho předčasným odkupem).
- (13) Podle tisku podala CFDT u obchodního soudu v Paříži nabídku na převzetí podniku dne 24. srpna 2011. CFDT by chtěla zachovat všech 1 100 současných pracovních míst. Za tímto účelem počítá se zakoupením plavidel SeaFrance za symbolické jedno euro a nepřevzetím pasív podniku. CFDT plánuje získat od bank ručený úvěr v minimální výši 50 milionů EUR a zároveň požádat orgány územní samosprávy o dodatečný úvěr ve výši 80 milionů EUR, aby byla schopna čelit případné nové krizi.
- (14) Dále podle tisku předložila nabídku na převzetí SeaFrance také společnost Being Bang. Podrobnosti této nabídky

Komise nezná. Určitou nabídku na převzetí SeaFrance zaslala společnost Being Bang Komisi pro informaci. Tento dokument Komise obdržela až po uplynutí lhůty, během které mohly zúčastněné strany předkládat své připomínky, tzn. do dvou týdnů od zveřejnění rozhodnutí o zahájení řízení. V souladu s judikaturou ho Komise proto francouzským orgánům nepředala a nebude na něj brát pro účely tohoto rozhodnutí zřetel. ⁽⁷⁾

- (15) Francouzské orgány nepředložily Komisi žádnou z nabídek uvedených v bodech odůvodnění 11 až 14. Tyto nabídky proto nejsou předmětem tohoto rozhodnutí.

1.3. Předmět tohoto rozhodnutí

- (16) Toto rozhodnutí se týká pouze navýšení kapitálu, které Francie oznámila ohledně SeaFrance, poskytnutí dvou půjček ve výši 99,8 milionu EUR a [40–70] milionů EUR ve prospěch společnosti SeaFrance, o kterých se uvažuje, a podpory na záchranu, již Komise schválila dne 18. srpna 2010.
- (17) Toto rozhodnutí se netýká ani prodloužení platnosti dohody o správě hotovosti poskytnuté společností SNCF společností SeaFrance (SA.31331 – 2011/NN), ani financování poskytnutého společností SNCF společností SeaFrance za účelem uplatnění opce na plavidlo SeaFrance Berlioz (SA.31252 – 2010/NN). Komise ohledně těchto dvou opatření zahájila rovněž řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU, a to dne 22. června 2011.
- (18) Vzhledem k naléhavosti ve spojení s řízením o nuceném vyrovnání (obchodní soud v Paříži má rozhodnout dne 25. října 2011) se toto rozhodnutí týká pouze podpory na restrukturalizaci, jež podle změněného plánu restrukturalizace spočívá v rekapitalizaci, dvou půjčkách a podpoře na záchranu, jež byla povolena na omezenou dobu. Přezkumné řízení zůstává proto neuzavřeno, pokud jde o dohodu o správě hotovosti (SA.31331 – 2011/NN) a financování plavidla Berlioz (SA.31252 – 2010/NN).

II. POPIS PŘÍJEMCE

- (19) SeaFrance je akciovou společností založenou podle francouzského práva a vlastněnou ze 100 % společností SNCF Participations S.A., jež je rovněž akciovou společností založenou podle francouzského práva, která spravuje podíly vlastněné skupinou SNCF a kterou vlastní ze 100 % obchodní a průmyslový veřejnoprávní subjekt „Société nationale des chemins de fer français“ (dále jen „SNCF“).

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ Čl. L. 622-1 odst. 1 obchodního zákoníku.

⁽⁶⁾ Jedno euro za hmotný majetek (činnost, plavidla, tzv. „slots“ atd.), jedno euro za nehmotný majetek (počítačové systémy atd.) a jedno euro za zásoby.

⁽⁷⁾ Rozsudek ze dne 9. září 2009, Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco v. Komise, T-227/01 až T- 229/01, T-265/01, T-266/01 a T-270/01, Sb. rozh., s. II-3029, body 259 až 272.

- (20) SeaFrance poskytuje služby námořní přepravy (nákladu a cestujících). Působí pouze na spoji mezi Calais a Dover. Složení jejich podílů na trhu na tomto spojení je následující:

	2007	2010
Osobní přeprava (*)	3 720	2 920
Nákladní přeprava (**)	770 550	550 884

(*) v tisících cestujících

(**) v tisících jednotek

- (21) V době oznámení původního plánu restrukturalizace v únoru 2011 se flotila společnosti SeaFrance skládala z těchto plavidel:

- tří plavidel smíšeného typu (čili „ro-pax“ z anglického „roll-on-roll-off-passanger-ship“), jež mohou přepravovat cestující a náklad: Rodin, Molière a Berlioz,
- jednoho plavidla určeného výlučně pro přepravu nákladu: Nord Pas-de-Calais, a
- dvou plavidel s názvy Cézanne a Renoir, která nebyla provozována a čekala na prodej (tato plavidla byla prodána v červenci 2011).

- (22) V prosinci 2009 měla SeaFrance 1 550 stálých zaměstnanců.

- (23) SeaFrance provádí přepravu nákladu (přepravu kamiónů) a cestujících (osobních vozů, obytných přírůbků, motocyklů, autobusů a až do konce roku 2008 také pěších turistů) a nabízí rovněž další služby, jako je prodej na palubě⁽⁸⁾ a výměna valut.

III. POPIS OPATŘENÍ PODPORY

- (24) Podle plánu restrukturalizace v původní podobě oznámené v únoru 2011 (dále jen „původní plán restrukturalizace“) měla podpora na restrukturalizaci spočívat v navýšení kapitálu SeaFrance o 223 milionů EUR, jež měla upsat společnost SNCF Participations SA jako její jediný akcionář.

- (25) Původní plán restrukturalizace byl založen hlavně na:

- snížení kapacit z 6 na 4 plavidla,
- změně v nabídce přeplutí, která by vedla ke snížení počtu přeplutí o 29,4 % za rok ve srovnání s původní nabídkou přeplutí,

⁽⁸⁾ Stravovací služby a přímý prodej zejména alkoholických nápojů, tabákových výrobků a parfémů.

- zrušení 725 pracovních míst vyjádřených v ekvivalentech plného pracovního úvazku, tedy téměř poloviny stavu z prosince 2009, s cílem dosáhnout v roce 2013 poměru mezi mzdovými náklady a obrátem ve výši 26 %.

- (26) Plán počítal rovněž se zlepšením produktivity při prodeji na palubě v závislosti na počtu cestujících, změnou kategorie stravovacích služeb, přeměnou nabídky „Croisière Bleu marine“, revizí správy parkovacích prostorů, ukončením přepravy jednotlivých pěších turistů (platí od konce roku 2008) a zrušením organizovaných turistických zájezdů s přepravou pouze jedním směrem. Restrukturalizaci k tomu doplňovalo snížení vnějších nákladů: vytvoření ředitelství nákupů za účelem racionalizace postupů při nákupech a zlepšení vnitřní kontroly (zahájení projektu počítačového řízení údržby, centralizovaná kontrola pozemních zásob a zásob na palubě, systematické používání nabídkového řízení při zadávání zakázek na technickou odstávku plavidel v evropských loděnicích, snížení výdajů na reklamu).

- (27) Podle plánu restrukturalizace sděleného dne 12. září 2011 mělo navýšení kapitálu SeaFrance, jež měla upsat SNCF, dosáhnout pouze výše 166,3 milionu EUR.

- (28) Uvedené navýšení kapitálu mělo být doplněno dvěma půjčkami ve výši 99,8 milionu EUR a [40–70] milionů EUR, přičemž první půjčka měla být určena na financování vlastní restrukturalizace SeaFrance a druhá měla nahradit stávající půjčku související s plavidlem Molière, aby bylo možno uplatnit předčasně opci na zakoupení tohoto plavidla (již na počátku roku [...] místo na konci roku [...]). Toto předčasné uplatnění opce mělo SeaFrance umožnit získat do plného vlastnictví již na konci roku [...] plavidlo v hodnotě odhadované na [...] milionů EUR.

- (29) Obě uvedené půjčky měly být poskytnuty na dobu 12 roků při úrokové sazbě ve výši 6,05 % a stálými splátkami jistiny.

- (30) Úrokovou sazbu ve výši 6,05 % zdůvodňovaly francouzské orgány:

- 1) uplatněním sdělení Komise o revizi metody stanovení referenčních a diskontních sazeb⁽⁹⁾ (dále jen „sdělení o referenčních sazbách“) při zohlednění vysokého zajištění u ratingu CCC, tzn. míry rozpětí ve výši 400 základních bodů; a

- 2) uplatněním společností SNCF a na jejich žádost metody uváděné jako „tradiční“⁽¹⁰⁾, jež vedla ke stanovení sazby v rozmezí od [6,00–6,15] % do [6,00–6,15] %⁽¹¹⁾ a jež vycházela z:

⁽⁹⁾ Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁽¹⁰⁾ Použití této metody je popsáno v příloze 5 připomínek francouzských orgánů ze dne 12. září 2011, kterými se mění původní plán restrukturalizace.

⁽¹¹⁾ Dvanáctiměsíční sazba EURIBOR + ziskové rozpětí + správní náklady = 2,18 % + [0–5] % + ([0,00 – 0,20] % až [0,10 – 0,20] %).

- referenční dvanáctiměsíční sazby EURIBOR (jež dne 1. srpna 2011 činila 2,18 %),
- ohodnocení SeaFrance společností SNCF na úrovni BB- na základě finančních výhledů na období 2011–2019, které spočívalo v šesti poměrech, a to konkrétně v tzv. poměrech „leverage“⁽¹²⁾, „gearing“⁽¹³⁾, „equity ratio“⁽¹⁴⁾, „interest coverage“⁽¹⁵⁾, „liquidity“⁽¹⁶⁾ a „profitability“⁽¹⁷⁾, jež byly ohodnoceny mezi [0–5/20] a [15–20/20], a
- výpočtu rozpětí (v tomto konkrétním případě ve výši [0–5] %), který vyplýval z kombinace ratingu BB- a míry ztráty v případě selhání (čili „Loss Given Default“) v rozmezí od [30–40] % do [40–50] %.
- (31) Vedle opatření již uvedených v původním plánu restrukturalizace a dvou výše zmíněných půjček navrhoval plán restrukturalizace oznámený dne 12. září 2011 další opatření, a to konkrétně:
- vedle plavidel Cézanne a Renoir prodaných v červenci 2011 v souladu s původním plánem restrukturalizace prodej dalšího plavidla, a to nákladní lodi Nord Pas-de-Calais,
- celkové snížení stavu o 922 zaměstnanců (oproti 1 550 zaměstnancům v prosinci 2009, tedy snížení počtu zaměstnanců o 60 %), čímž by se poměr mezi mzdovými náklady a obratem dostal na [20–25] % v roce 2013 a na [20–25] % v roce 2019,
- snížení počtu přeplutí o 5 830 za rok (to znamená zrušení dalších 2 352 přeplutí oproti původnímu plánu restrukturalizace), což odpovídá snížení o 37,6 % oproti nabídce přeplutí v roce 2007,
- úspory ve výši [1–5] milionů EUR (zrušení dvou zastoupení SeaFrance v Calais a v Paříži, zrušení stávajících telefonních center v Belgii a Německu, snížení marketingových výdajů, převedení všech služeb do Calais do konce roku 2013, zrušení vystavování osvědčení o kvalitě pro nákladní loď Nord Pas-de-Calais a zavedení automatické kontroly při nalodování).
- (32) Období restrukturalizace je ve změněném plánu restrukturalizace stanoveno na pět let, tzn. od roku 2011 do roku 2015, zatímco v původním plánu restrukturalizace mělo trvat až do roku 2019.
- (33) Podle změněného plánu restrukturalizace jsou nyní podmínky stanovené pro obě půjčky poskytnuté společností SNCF tyto:
- půjčky jsou poskytnuty se sazbou stanovenou na 8,55 %⁽¹⁸⁾. Francie odůvodňuje tuto sazbu odkazem na sdělení o referenčních sazbách při zohlednění běžného zajištění u ratingu CCC. Rozpětí je proto stanoveno na 650 základních bodů,
- délka půjčky je stanovena na 12 let, přičemž půjčku ve výši 99,7 milionu EUR lze čerpat ve čtyřech tranších⁽¹⁹⁾ a půjčku ve výši [40–70] milionů EUR v jediné tranši, a
- každé čerpání se musí splácet ve stálých ročních splátkách až do celkového splacení na konci roku 2023.
- Ostatní opatření navržená v plánu restrukturalizace, který byl oznámen dne 12. září 2011 (viz 31. bod odůvodnění), jsou ve změněném plánu restrukturalizace převzata.
- (34) Výhledové potřeby financování nutné k provedení změněného plánu restrukturalizace jsou tyto:
- splacení úvěru poskytnutého SeaFrance společností SNCF ([40–70] milionů EUR),
- splacení dohody o správě hotovosti uzavřené mezi SNCF a SeaFrance ([40–70] milionů EUR),
- budoucí hotovostní toky až do roku 2017 s výjimkou plánu na záchranu pracovních míst (dále jen „plán na záchranu pracovních míst“), investic a stávajících půjček ([...] milionů EUR),
- pokrytí nákladů na plán na záchranu pracovních míst ([...] milionů EUR),
- platby spojené s půjčkami, a to včetně půjček v souvislosti s plavidly Rodin, Berlioz a Molière ([...] milionů EUR),
- platby spojené s investicemi, tj. hlavně do čištění spalín („scrubbers“) ([...] milionů EUR),
- mezeroční potřeby provozního kapitálu nebo potřeby vzniklé v důsledku nepředvídaností provozu ([...] milionů EUR).

⁽¹²⁾ Odpovídá poměru mezi hrubými finančními závazky a EBITDA. Pojem EBITDA („Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation“) je podobný pojmu hrubého provozního zisku.

⁽¹³⁾ Poměr mezi hrubými finančními závazky a vlastním kapitálem.

⁽¹⁴⁾ Poměr mezi vlastním kapitálem a celkovými aktivy.

⁽¹⁵⁾ Poměr mezi EBITDA a čistými finančními náklady.

⁽¹⁶⁾ Poměr mezi čistou hotovostí x 360 a obchodním obratem.

⁽¹⁷⁾ Poměr mezi EBITDA a obchodním obratem.

⁽¹⁸⁾ Jištění spočívá u půjčky ve výši 99,7 milionu EUR v zástavním právu na plavidlo Rodin zapsané v prvním pořadí (podle francouzských orgánů se jedná o plavidlo o tržní hodnotě ve výši [...] milionů EUR bez zatížení jakýmkoliv břemenem) a v zástavním právu na plavidlo Berlioz zapsané v druhém pořadí (podle francouzských orgánů se jedná o plavidlo o tržní hodnotě ve výši [...] milionů EUR) [...] a u půjčky ve výši [40–70] milionů EUR v zástavním právu na plavidlo Molière (podle francouzských orgánů se jedná o plavidlo o tržní hodnotě odhadované na [...] milionů EUR).

⁽¹⁹⁾ [...]

- (35) Výhledové potřeby financování nutné pro provedení změněného plánu restrukturalizace dosahují celkové částky [...] milionů EUR (kromě výnosů z prodeje):

(v milionech EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Celkem
Splacení krátkodobých úvěrů	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Budoucí hotovostní toky (od prosince 2011)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Zbývající výlohy ve spojení s plánem na záchranu pracovních míst	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Platby spojené s půjčkami	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Platby spojené s investicemi	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Meziroční potřeby provozního kapitálu	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Potřeby financování celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

IV. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (36) Komise dospěla k závěru, že oznámené opatření představuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, a zahájila hlubší vyšetřování, protože měla pochyby ohledně výhledů na obnovení dlouhodobé životaschopnosti podniku v rámci plánu restrukturalizace a ohledně míry vlastního příspěvku. Komise si rovněž kladla otázky o dostatečné povaze navrhovaných opatření, aby se omezila narušení hospodářské soutěže vyvolaná podporou.

V. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

5.1. Přípomínky zúčastněných stran nesouhlasících s podporou na restrukturalizaci

5.1.1. Stížnost a připomínky společnosti P&O

- (37) Společnost P&O sdělila své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 29. července 2011. Tyto připomínky doplňují její stížnost.
- (38) Argumenty uvedené ve stížnosti a připomínky P&O jsou tyto:
- ###### 5.1.1.1 Potíže společnosti SeaFrance
- (39) Podle P&O se podíl společnosti SeaFrance na dotyčném trhu ⁽²⁰⁾ údajně snížil z 21 % v roce 2006 na 17 % v roce 2010 a obsazenost lodí tohoto podniku údajně klesla z 63 % v roce 2008 na 56 % v roce 2009 a na 58 % v roce 2010, a dostala se tak na úroveň, která není pro podnik životaschopná.
- (40) P&O zdůrazňuje, že ztráty SeaFrance již řadu let převyšují její zisky (120 milionů EUR čistých ztrát za dané období), což znamená, že SeaFrance nemůže údajně svým akcionářům/investorům nabídnout na dlouhou dobu návratnost investic.

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

(*) In EUR million.

Source: P&O's comments.

⁽²⁰⁾ Podle P&O se má u dotyčného trhu jednat o trh krátké námořní přepravy (tj. přepravy mezi Doverem a Francií) cestujících a nákladu („Short French Sea tourist and freight market“).

(41) Vzhledem ke skutečnosti, že většina plavidel společnosti SeaFrance jsou tzv. „ro-pax“ (tj. smíšená plavidla, jež mohou přepravovat jak cestující, tak náklad) a že přeprava cestujících je velmi sezónní záležitost, je údajně rozhodující, aby si SeaFrance udržela zákazníky v oblasti nákladní přepravy, kteří si musí být jisti, že služba bude zajišťována po celý rok spolehlivě a bez přerušení.

(42) Pokud jde o nákladní přepravu, hodnotu obchodního majetku, pověst a podíl na trhu společnosti SeaFrance, tak všechny tyto prvky podle P&O údajně výrazně oslabily kvůli častým přerušením při poskytování služby (stávky atd.), znalosti trhu o potížích, v nichž se SeaFrance nachází, a odstavení nákladní lodi Nord Pas-de-Calais (podle P&O je udržování odstavené lodi velmi nákladné a společnost k tomu uvádí, že odstavení lodí Cézanne a Renoir v přístavu města Dunkerque údajně stojí minimálně 1,09 milionu EUR a možná až 2,4 milionu EUR).

5.1.1.2 Slučitelnost podpory

(43) P&O uvádí číselné údaje, které mají prokázat, že na dotyčném trhu existuje dlouhodobě nadbytečná strukturální kapacita. Ovšem podle bodu 8 sdělení Komise s názvem „Pokyny společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích“⁽²¹⁾ (dále jen „pokyny“) „by bylo neopodstatněné udržovat podnik uměle při životě v odvětví s dlouhodobě nadbytečnou strukturální kapacitou nebo pokud daný podnik může přežít jen v důsledku opakovaných státních intervencí“.

5.1.1.3 Příčiny potíží společnosti SeaFrance

(44) Příčiny potíží společnosti SeaFrance jsou údajně tyto:

— nadbytečný počet zaměstnanců, příliš vysoké mzdy, plavidla neodpovídající trhu,

— vedení podniku není údajně dostatečně nezávislé na státu a na sociálních partnerech, aby mohlo podnik skutečně tržně řídit,

— neschopnost přizpůsobit se třem novým jevům na trhu: ceně pohonných látek, která stoupá, trhu, který směřuje k hospodářskému poklesu, a konkurenčnímu tlaku ze strany společnosti Eurotunnel.

(45) Podle P&O je nakonec příznačné, že společnost SeaFrance nenašla kupce přesto, že byla po více jak tři roky nabízena k prodeji.

5.1.1.4 Potíž obnovit dlouhodobou životaschopnost podniku

(46) Pro vysvětlení potíže obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti SeaFrance, P&O v podstatě přebírá již

uvedené argumenty, a to zejména podíly na trhu SeaFrance, obsazenost jejích plavidel a její povahu podniku v obtížích.

5.1.1.5 Neodpovídající povaha interních restrukturalizačních opatření

(47) Jediné zásadní opatření navrhované společností SeaFrance v původním plánu restrukturalizace údajně spočívá ve snížení počtu zaměstnanců, ale mzdy by zůstaly příliš vysoké (poměr mzdových nákladů vůči obrátu by byl ve výši 26 %, zatímco u P&O dosahuje tento poměr 15 %). I v případě dodatečného snížení počtu zaměstnanců o 200 osob by se tento poměr pohyboval okolo 22 %.

(48) Odstavení lodí Manet, Cézanne a Renoir údajně nijak nepřispělo ke zlepšení hospodářských výsledků (ztrát) v roce 2008, 2009 a 2010 a plánované odstavení nákladní lodi Nord Pas-de-Calais výrazně situaci SeaFrance také nezlepší, a to zejména kvůli nákladům na údržbu odstavené lodi (1,8 milionů EUR ročně).

(49) Snížení počtu přeplutí uváděné společností SeaFrance je údajně zavádějící, protože by se ve skutečnosti jednalo o snížení pouze o 10 % a bylo by výsledkem změn ve flotile (nahrazení plavidel Cézanne a Renoir větším plavidlem Molière). Odstavení nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais by kapacitu snížilo pouze o dalších 7 %.

(50) Návrhy na zlepšení prodeje na palubě, stravovacích služeb, subdodávek a kontroly výdajů na reklamu spadají údajně do běžné obchodní praxe všech konkurentů SeaFrance.

(51) Žádné z navrhovaných opatření nepřináší údajně odpověď na tři nové jevy na trhu (hospodářský pokles, cena pohonných látek a konkurence ze strany společnosti Eurotunnel) a na výkyvy směnných kurzů.

5.1.1.6 Tržní výhledy, ze kterých vychází SeaFrance

(52) P&O uvádí, že podle plánu restrukturalizace SeaFrance tato společnost počítá s pozoruhodným růstem obsazenosti (z 58 % na 80 %) za základě rychlého růstu poptávky a/nebo výrazného zvýšení svého podílu na trhu.

(53) Avšak prognózy SeaFrance vůbec neodpovídají prognózám P&O a ani vývoji podílu SeaFrance na trhu, který klesl z 21 % v roce 2006 na 17 % v roce 2010. Kvalita nabídky zákazníkům nákladní přepravy bude údajně nepříznivě ovlivněna odstavením nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais, a část zákazníků by se tak v obdobích zvýšené poptávky, kdy by SeaFrance neměla dostatek kapacit, mohla obrátit na společnost Eurotunnel.

⁽²¹⁾ Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

(54) Skutečnost, že se opatření podpory projeví až počínaje rokem 2016, ale dlouhodobou životaschopnost podniku přitom umožní zajistit až od roku 2019, není údajně v souladu s bodem č. 35 pokynů, podle kterého musí být doba trvání plánu restrukturalizace „co nejkratší“ a plán musí „v přiměřené lhůtě obnovit dlouhodobou životaschopnost podniku“. Stažení nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais a zrušení dodatečných pracovních míst údajně situaci SeaFrance výrazně nezlepší, protože společnost by tak ušetřila 6 milionů EUR na mzdových nákladech a 7 milionů EUR na nákladech spojených s plavidly (tj. celkem 13 milionů EUR). P&O se ale domnívá, že by SeaFrance přišla o 50 000 jednotek nákladu, což odpovídá 5 až 6 milionům EUR příjmů z přepravy nákladu, a že odstavení nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais by přišlo ročně na 1,8 milionu EUR, pokud by se nenašel kupec.

5.1.1.7 Kompenzační opatření

(55) Opatření přijatá za účelem obnovení životaschopnosti musí provázet kompenzační opatření, která od nich musí být oddělena. Ovšem všechna údajně kompenzační opatření jsou podle francouzských orgánů a rozhodnutí o zahájení řízení nutná k obnovení životaschopnosti podniku. Podle P&O tak žádné kompenzační opatření neexistuje.

5.1.1.8 Vlastní příspěvek

(56) Podle P&O stažení plavidla Manet v roce 2008 a plavidel Cézanne a Renoir není údajně možno považovat za vlastní příspěvek, protože ke stažení došlo dlouho před oznámením restrukturalizace a protože hodnota těchto plavidel je minimální v porovnání s celkovou částkou státních podpor, která podle P&O dosahuje výše 400 milionů EUR. Francouzské orgány údajně nenavrhly, aby se za vlastní příspěvek považoval prodej nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais, jehož hodnota odhadovaná na 12 milionů EUR je v porovnání s celkovou výší státních podpor zanedbatelná.

(57) P&O navrhuje jako vlastní příspěvek prodej a zpětný pronájem plavidel společnosti SeaFrance.

5.1.1.9 Podmínky poskytnutí podpory

(58) P&O navrhuje, aby restrukturalizace SeaFrance byla kromě změn zmírňujících uvedené nedostatky a potíže podmíněna následovně:

- prodejem a zpětným pronájmem plavidel smíšeného typu, jejichž je SeaFrance plným vlastníkem,
- transparentností nákladů spojených s hlavními aktivy SeaFrance (týká se to zejména pronájmu plavidel),
- během období restrukturalizace:

— závazkem neprodávat se ztrátou,

— závazkem nerozšiřovat flotilu (nad stávající tři plavidla smíšeného typu),

— závazkem omezit kapacitu a četnost přeplutí zajišťovaných plavidly smíšeného typu,

— závazkem Francie/SNCF neposkytnout další podporu,

— závazkem Francie/SNCF vypracovat zprávu, která by ověřitelným způsobem prokázala, že SeaFrance dodržuje plán restrukturalizace.

(59) P&O na závěr Komisi žádá, aby podporu na restrukturalizaci neschválila.

5.1.2. Připomínky společnosti Eurotunnel

(60) Dne 29. července 2011 sdělila Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení skupina Eurotunnel S.A. (dále jen „společnost Eurotunnel“).

(61) Společnost Eurotunnel se k proveditelnosti zvýšení obsazenosti, se kterým počítá SeaFrance, staví skepticky. Společnost Eurotunnel se totiž domnívá, že přeprava přes kanál trpí již řadu let nadbytečnou kapacitou. Kapacita tunelu pod Lamanšským průlivem je využívána pouze z 57 % a přepravní společnosti investovaly do vysokokapacitních plavidel, čímž ještě zvýšily nabídku, která již zdaleka přesahovala poptávku. Společnost Eurotunnel k tomu zastává názor, že snížení flotily SeaFrance z šesti na čtyři plavidla stále nestačí k tomu, aby trh přepravy přes Lamanšský průliv dosáhl rovnováhy. SeaFrance ostatně od ledna do února 2011 provozovala pouze dvě plavidla, aniž se přitom její celková přeprava snížila. Obsazenost ve výši 80 % v období 2011–2019 proto není realistickým předpokladem. Podle odhadů společnosti Eurotunnel by bylo nutno, aby SeaFrance dosáhla zvýšení své přepravy o 25 %. Na základě článků v tisku („[...] abychom získali zpět tuto přepravu, museli jsme snížit své ceny“⁽²²⁾) obviňuje Eurotunnel společnost SeaFrance z toho, že již dlouho vede cenovou válku.

(62) Společnost Eurotunnel se dále domnívá, že srovnání obsazenosti lodí typu „ropax“ a železničních nákladních souprav zajišťujících přepravu tunelem pod Lamanšským průlivem není relevantní, protože tyto soupravy nejsou smíšeného typu a umožňují přizpůsobovat se poptávce po přepravě v reálném čase.

(63) Pokud jde o dodatečné náklady spojené s pohonnými látkami, společnost Eurotunnel tvrdí, že SeaFrance účtuje svým zákazníkům pouze část těchto dodatečných nákladů, a to 8,11 EUR za přeplutí oproti 11,62 EUR v případě P&O a 14,73 EUR v případě DFDS. Od počátku roku 2011 tak výpadek příjmů SeaFrance údajně dosahuje částky 1,2 milionu EUR.

⁽²²⁾ Deník „Nord Littoral“ ze dne 9. dubna 2010 (s. 10).

(64) Pokud jde o zrušení téměř 50 % pracovních míst, je podle společnosti Eurotunnel nutno toto snížení stavu zaměstnanců relativizovat, protože část zaměstnanců má možnost přejít do skupiny SNCF, čímž je dopad na čistý zůstatek zaměstnanosti ve spádové oblasti zaměstnanosti regionu pouze mírný.

(65) Společnost Eurotunnel nakonec dochází k závěru, že plán restrukturalizace je nejenom nedostatečný, ale ani neodpovídá zamýšleným investicím.

5.1.3. Připomínky společnosti DFDS

(66) Dopisem ze dne 29. července 2011 sdělila Komisi své připomínky společnost DFDS.

(67) DFDS se staví skepticky ke schopnosti SeaFrance obnovit dlouhodobě svou hospodářskou životaschopnost, a to kvůli skutečnosti, že restrukturalizační opatření jsou vzhledem k současné finanční situaci nedostatečná. DFDS se obává důsledků těchto nových opatření podpory pro hospodářskou soutěž na dotyčném trhu.

(68) Elektronickým dopisem odeslaným dne 23. září 2011 zaslala DFDS Komisi připomínky k plánu restrukturalizace společnosti SeaFrance.

(69) Tento dokument Komise obdržela až po uplynutí lhůty, během které mohly zúčastněné strany předkládat své připomínky, tzn. do dvou týdnů od zveřejnění rozhodnutí o zahájení řízení. Tento dokument navíc nepřináší žádné nové skutečnosti. V souladu s judikaturou ho Komise proto francouzským orgánům nepředala a nebude na něj brát pro účely tohoto rozhodnutí zřetel.⁽²³⁾

5.1.4. Připomínky skupiny CLdN

(70) Dne 29. července 2011 sdělila Komisi své připomínky skupina CLdN (dále jen „CLdN“).

(71) CLdN je dopravní společnost se sídlem v Lucembursku, která působí v oblasti nákladní přepravy pomocí nákladních plavidel („roll-on/roll-off“ neboli „roro“) nebo plavidel typu „ropax“ v Lamanšském průlivu a v Severním moři mezi Belgií a Nizozemskem na jedné straně a Spojeným královstvím, Irskem, Švédskem a Dánskem na straně druhé.

(72) CLdN se považuje za konkurenta společnosti SeaFrance, který by byl ve velké míře zasažen negativními důsledky opatření přijatých SNCF ve prospěch své dceřiné společnosti SeaFrance kvůli zeměpisné blízkosti spojů provozovaných CLdN, a to konkrétně Ipswich–Rotterdam a Purfleet–Zeebrugge.

(73) CLdN se totiž domnívá, že prováděná opatření budou mít pravděpodobně důsledky narušující hospodářskou soutěž v oblasti nákladní přepravy nejenom na spoji mezi Calais a Dover, ale také na sousedních spojkách

mezi Spojeným královstvím a Belgií. Tato společnost se domnívá, že kompenzační opatření a vlastní příspěvek, jak jsou navrženy v plánu restrukturalizace, nevyrovňávají dostatečným způsobem negativní důsledky těchto opatření. Tato opatření by naopak pouze udržela na trhu podnik v obtížích, který není schopen snížit své základní náklady, a umožnila by mu zvýšit své kapacity na trhu, který již trpí nadbytečnými kapacitami.

(74) Podle CLdN oslabí dotyčná opatření životaschopnost stávajících konkurentů, protože zachovají na trhu přepravní kapacity, jež by za obvyklých okolností měly zaniknout. Očekávání, že SeaFrance dosáhne obsazenosti ve výši 80 %, by bylo realistické pouze za předpokladu, že SeaFrance využije podpor k agresivnímu snížení cen a přebrání podílů svých konkurentů na trhu. Taková strategie by ovšem nebyla pro SeaFrance střednědobě a dlouhodobě hospodářsky udržitelná a byla by škodlivá pro její přímé konkurenty, tj. P&O a společnost Eurotunnel, kteří působí na stejném spoji mezi Calais a Dover, a v delším časovém horizontu také pro CLdN.

(75) CLdN nakonec zdůrazňuje nedostatečná snížení pracovních míst, se kterými se počítá v plánu restrukturalizace (a která údajně zdaleka neumožní SeaFrance přiblížit se poměru mezi mzdovými náklady a obratem jejich konkurentů), a skutečnost, že náklady spojené s propuštěním ze zaměstnání budou ve srovnání s běžnou restrukturalizací omezené, protože řadu zaměstnanců SeaFrance převezme SNCF.

(76) CLdN si proto přeje, aby Komise přijala záporné rozhodnutí.

5.2. Připomínky zúčastněných stran souhlasících s podporou na restrukturalizaci

5.2.1. Připomínky SNCF

(77) Dne 29. července 2011 sdělila Komisi své připomínky společnost SNCF. Tyto připomínky odpovídají připomínkám francouzských orgánů (viz oddíl VI).

5.2.2. Připomínky hospodářského subjektu, který si nepřeje uveřejnit svou totožnost

(78) Dne 30. července 2011 sdělil Komisi své připomínky hospodářský subjekt, který si nepřeje zveřejnit svou totožnost.

(79) Tento subjekt nejprve připomíná základní příznačné vlastnosti trhu přepravy přes Lamanšský průliv a dochází k závěru, že zvýšená konkurence mezi rejdáři a společností Eurotunnel, inflační růst cen pohonných látek a proměnlivost směnného kurzu britské libry byly příčinou obtíží SeaFrance a dlouhodobě ohrožují také životaschopnost P&O a DFDS.

(80) Dotyčný subjekt se domnívá, že obtíže společnosti SeaFrance jsou především strukturální povahy (koeficient zaměstnanosti příliš vysoký a příliš tuhá organizace), ale že navýšení kapitálu spojené s restrukturalizací společností a flotilou udržovanou na čtyřech plavidlech mohou dlouhodobě zajistit její životaschopnost.

⁽²³⁾ Rozsudek ze dne 9. září 2009, Diputación Foral de Álava et Gobierno Vasco v. Komise, T-227/01 až T-229/01, T-265/01, T-266/01 a T-270/01, Sb. rozh., s. II-3029, body 259 až 272.

- (81) Domnívá se, že zánik SeaFrance by ve skutečnosti vedl k duopolu mezi společností Eurotunnel a P&O. Řada silničních dopravců ovšem pracuje s nejméně dvěma rejdáři, aby si zajistili flexibilitu jízdních řádů a ziskovost svých nákladních aut.
- (82) Podle dotyčného subjektu by v případě zániku SeaFrance nestačila kapacita ostatních dvou rejdářů k zajištění přepravy přes průliv. Podle subjektu, který si nepřál zveřejnit svou totožnost, dosáhla společnost Eurotunnel údajně hranice svých možností a byla by schopna převzít pouze malou část přepravy zajišťované SeaFrance. „Nadbytečné kapacity v průlivu, které dnes pozorujeme, jsou [...] velmi relativní a neměly by představovat vážný problém“, protože každá potíž, jež nastane u rejdáře nebo v přístavech, se okamžitě projeví přeplněním přístavů v Calais, Dover a Dunkerque.
- (83) Jediná přepravní služba v průlivu provozovaná P&O by k tomu nezajišťovala dostatečné dopravní kapacity a byla by příčinou narušení trhu ve prospěch P&O, která by tak měla monopol na přepravu nebezpečných produktů.
- (84) Podle dotyčného subjektu stojí za zhoršením cen společnost P&O a tento subjekt je přesvědčen o životaschopnosti SeaFrance z důvodu kvalitního řízení společnosti (kvalitní spolupráce se zástupci), moderní flotily, jež je schopna provozu ještě nejméně deset let, a vysoké motivace jejích zaměstnanců.

5.2.3. Připomínky podniků silniční dopravy

- (85) Dopisy ze dne 26., 27. a 28. července 2011 sdělilo Komisi své připomínky pět podniků silniční dopravy a reprezentativních sdružení (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carna Transport Ltd a Road Haulage association international group).
- (86) Těchto pět společností a sdružení vyjadřuje své obavy v případě zániku SeaFrance. Podle nich by zánik SeaFrance na jedné straně vedl ke vzniku oligopolu na trhu přepravy přes Lamanšský průliv s následným snížením kvality služeb a zvýšením cen a na druhé straně by vyvolal rizika spojená se schopností provozovatelů, kteří by na trhu zůstali, čelit objemu přepravovaného nákladu, a to zejména v případě, kdy by jeden z nich nemohl přepravu zajistit.
- (87) Pokud by SeaFrance musela postoupit svou nákladní loď Nord Pas-de-Calais, obávají se rovněž vzniku monopolu *de facto* P&O na přepravu nebezpečných produktů, které nelze přepravovat tunelem nebo na plavidlech smíšeného typu.

5.2.4. Připomínky provozovatelů souborných turistických služeb a cestovních kanceláří

- (88) Obavy z případného zániku SeaFrance vyjádřila řada cestovních kanceláří a provozovatelů souborných turistických služeb (viz seznam uvedený v tabulce tohoto bodu odůvodnění):

Den podání připomínky	Název zúčastněných stran
26.7.2011	4 přímé připomínky: 1) R&T Tours; 2) Sports Tours Ltd; 3) TM Ski&Travel Ltd; 4) International Sport & Leisure
27.7.2011	5 oddělených připomínek: 1) Broadway Tours; 2) Gemini Travel; 3) DE Vere Travel Group; 4) Adaptable Travel; 5) Gower Tours Ltd
28.7.2011	2 oddělené připomínky: Angling Lines Ltd; Acorn Ventures Ltd
29.7.2011	Bartletts Battlefield Journeys Ltd

- (89) Podle nich by zánik SeaFrance na jedné straně vedl ke vzniku oligopolu na trhu přepravy přes Lamanšský průliv s následným snížením kvality služeb a zvýšením cen a na druhé straně by vyvolal rizika spojená se schopností provozovatelů, kteří by na trhu zůstali, čelit objemu cestujících, a to zejména v případě, kdy by jeden z nich nemohl přepravu zajistit.

5.2.5. Připomínky průmyslové a obchodní komory oblasti Côte d'Opale

- (90) Dopisem ze dne 29. července 2011 sdělila Komisi své připomínky průmyslová a obchodní komora oblasti Côte d'Opale (dále jen „CCI“). CCI upřesňuje, že je veřejným subjektem pověřeným přispívat k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti a podpoře podniků v regionu Nord Pas-de-Calais. CCI je rovněž koncesionářem přístavu v Calais a jako takový ho provozuje.
- (91) CCI nejprve připomíná ústřední úlohu, kterou hraje SeaFrance v rozvoji přístavu v Calais. Na konci roku 2008 zaměstnávala SeaFrance 1 600 osob, z nichž většina bydlela v regionu Nord Pas-de-Calais. Přispívá také k příjmům vybíraným přístavem v Calais za služby poskytované plavidlům a zboží. SeaFrance byla v roce 2008 rovněž hlavním nákupcím produktů/služeb nespojených s přístavem, což představovalo ročně částku 130 milionů EUR za dodávky, služby, spotřební materiál, opravy a údržbu, přičemž přibližně 36 % pocházelo z regionu Nord Pas-de-Calais. CCI dodává, že přístav v Calais hraje prvořadou úlohu v hospodářském rozvoji tohoto regionu.

- (92) Podle CCI by zánik SeaFrance měl výrazný dopad na rozvoj přístavu v Calais kvůli zrušeným pracovním místům a ztrátě přímých a nepřímých příjmů vytvářených společnostmi. Region Nord Pas-de-Calais rovněž schválil projekt „Port 2015“, který počítá s rozšířením přístavu, výstavbou nového doku a zlepšením stávajících struktur. Tento projekt vychází z prognóz činnosti, které mohou být v případě zániku SeaFrance vážně ohroženy.
- (93) CCI se k tomu obává vzniku duopolu Eurotunnel–P&O, který by měl v případě zániku SeaFrance záporný dopad na ceny a služby.
- (94) CCI dochází k závěru, že vzhledem k prognózám stoupající přepravy, a to zejména nákladní, je zachování činnosti SeaFrance za současných okolností hospodářské soutěže o to více nutné.

5.2.6. Připomínky odborové organizace CFDT

- (95) Dopisem ze dne 29. července 2011 sdělila Komisi své připomínky odborová organizace „Syndicat Maritime Nord“ (dále jen „SMN“), která je součástí odborové ústředny CFDT.
- (96) SMN nejprve zdůrazňuje, že SNCF jako jediný akcionář SeaFrance nikdy kapitál této společnosti od jejího vzniku v roce 1996 nenavýšila. SeaFrance tak musela obnovit svou flotilu plavidel z vlastního kapitálu, což mělo vážný dopad na finance podniku.
- (97) SMN rovněž připomíná stávající rozdíly mezi britskými a francouzskými právními předpisy v sociální oblasti (delší pracovní doba ve Spojeném království, kterou méně početné posádky ve Francii zcela nevyrovnávají). Vzhledem k poměru mezi mzdovými náklady a obratem SMN trvá na tom, že SeaFrance nemá sklon k politice nízkých cen a tuto skutečnost vyrovnává kvalitou nabízených služeb. Připomíná také, že vzhledem k podílům

SeaFrance na trhu, které jsou daleko za podíly hlavních subjektů na trhu, a to jak v oblasti nákladní přepravy, tak přepravy cestujících, má SeaFrance malý vliv na cenové sazby.

- (98) SMN se domnívá, že negativní dopady snížení kurzu britské libry se nadále zmírňují, protože výdaje, a to zejména technické výdaje, jsou nejčastěji účtovány v britských librách.
- (99) SMN je názoru, že SeaFrance značně omezila počet přeplutí a snížila dopravní kapacity již od roku 2009 (–30 % v četnosti a –25 % v objemu) a že se současně provozovanými čtyřmi plavidly dosáhla minimální velikosti, která jí ještě umožňuje zajišťovat dostatečnou četnost přeplutí, aby zůstala důvěryhodnou společností.
- (100) SMN nakonec připomíná, že by zaměstnanci SeaFrance neměli pochopení pro to, že Komise nevezme na zřetel důsledky následně prováděných restrukturalizací jak v oblasti pracovních podmínek, tak v oblasti zaměstnanosti u SeaFrance a rovněž ve spádové oblasti zaměstnanosti v Calais, která patří ve Francii k jednomu z nejméně postižených.

VI. PŘIPOMÍNKY FRANCIE

6.1 Připomínky k obecným důvodům obtíží SeaFrance

- (101) Pokud jde o obtíže SeaFrance, francouzské orgány uvádějí, že skutečnosti sdělené P&O jsou ve velké míře chybné a že na rozdíl od hospodářských výsledků SeaFrance v podobě uváděné P&O, jež obsahuje chybné údaje za roky 2002, 2004, 2005 a 2006 (viz 40. bod odůvodnění), dosahují kumulované ztráty SeaFrance za období 1996–2010 výše –151,4 milionu EUR a ne –169 milionů EUR. Francouzské orgány předložily následující tabulku, ve které jsou opraveny chyby, které se objevily v tabulce P&O použité v její stížnosti:

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

(*) v milionech EUR.

- (102) Francouzské orgány odmítají důvody obtíží SeaFrance uváděné P&O, tj. že hodnota obchodního majetku, pověst a podíl SeaFrance na trhu nákladní přepravy údajně výrazně oslabily zejména kvůli častým přerušením při poskytování služby a znalosti trhu o potížích, v nichž se SeaFrance nachází (viz 42. bod odůvodnění). Proti těmto názorům staví připomínky zákazníků SeaFrance, kteří zdůrazňují kvalitu služeb poskytovaných společností a pokrok, jehož bylo během posledních let dosaženo při zlepšování poskytovaných služeb (viz body odůvodnění 85 až 89).

- (103) Jako odpověď na tvrzení konkurentů SeaFrance, podle něž je stav zaměstnanců podniku údajně nadměrný, francouzské orgány připomínají, že SeaFrance přistoučila na výrazné snížení počtu zaměstnanců, které vedlo ke zrušení téměř 725 pracovních míst, přičemž toto různé opatření má umožnit dosáhnout v roce 2013 poměru mezi mzdovými náklady a obratem ve výši 26 %. Tento poměr by zůstal o trochu vyšší než poměr, jehož dosáhly společnosti Eurotunnel a Irish Ferries. Provádění činností SeaFrance se ale bude značně lišit od činností správce tunelu pod Lamanšským průlivem,

jehož poměr dosáhl v roce 2010 výše 22,5 %, a nedá se předpokládat, že by SeaFrance dosáhla v souvislostech loďstva plujícího pod francouzskou vlajkou stejně nízkého poměru jako společnost Irish Ferries, jejíž lodě plují pod vlajkou Kypru. Francouzské orgány se domnívají, že vzhledem ke značnému úsilí, jež SeaFrance vyvinula v oblasti rušení pracovních míst, je poměr mezi mzdovými náklady a obratem ve výši 26 % dostatečný k tomu, aby SeaFrance zůstala konkurenceschopná. Upřesňují, že výše mezd vyplácených SeaFrance vyplývá z francouzských právních předpisů v sociální oblasti, které mají více ochranný povahu než předpisy států, v nichž jsou usazeni její konkurenti, a to zejména Spojeného království, pokud jde o minimální mzdu.

- (104) Flotila SeaFrance v podobě stanovené v plánu restrukturalizace není údajně neodpovídající. Byla naopak vytvořena konkrétně pro spojení Calais–Dover, s výjimkou plavidla Molière, které muselo podstoupit úpravné práce, aby se přizpůsobilo námořní přepravě v Severním moři. Pokud jde o tvrzení P&O, podle něž není vedení společnosti SeaFrance dostatečně nezávislé na státě a sociálních partnerech, aby mohlo účinně řídit podnik, se francouzské orgány domnívají, že se jedná o tvrzení, které není doloženo ani náznakem důkazu.

6.2 Přípomínky ke stavu hospodářské soutěže na trhu spojení mezi Dover a Calais

- (105) Francouzské orgány odmítají tvrzení společností P&O, Eurotunnel a CLdN, pokud jde o údajnou nadbytečnou strukturální kapacitu na tomto trhu. Podle nich jsou příčinou zjištěné nadbytečné kapacity konjunkturní důvody (zejména hospodářská krize, která vedla ke snížení nákladní přepravy, a zvýšení kurzu britské libry). Někteří provozovatelé údajně zvýšili své kapacity na základě prognóz růstu vypracovaných před vznikem krize, zatímco k očekávanému růstu kvůli hospodářskému poklesu nedošlo. Francouzské orgány zmiňují analýzy trhu vypracované „Dover Harbour Board“ v roce 2005 ⁽²⁴⁾ a 2008 ⁽²⁵⁾, které hovoří o růstu objemu nákladní přepravy v dlouhodobém horizontu.
- (106) Francie se domnívá, že obavy vyjádřené některými zákazníky SeaFrance ohledně vzniku monopolu P&O na přepravu nebezpečných produktů na spoji mezi Calais a Dover (viz 83. a 87. bod odůvodnění) nejsou opodstatněné. Jelikož totiž neexistují žádné vnitrostátní nebo mezinárodní předpisy, které by zakazovaly přepravu nebezpečných látek na plavidlech smíšeného typu, SeaFrance by mohla zvážit možnost provádět podobnou přepravu při přeplutích s malým počtem cestujících, jako je tomu například při přeplutích během noci.

6.3 Přípomínky ke slučitelnosti podpory na restrukturalizaci

- (107) Pokud jde o slučitelnost opatření oznámených v rámci plánu restrukturalizace, francouzské orgány předložily

následující odpovědi na pochyby vyjádřené Komisí, pokud jde o obnovení dlouhodobé životaschopnosti, jež se od plánu restrukturalizace očekává, o zabránění nadměrného narušení hospodářské soutěže a o vlastním příspěvku SeaFrance k plánu restrukturalizace.

6.3.1 Obnovení dlouhodobé životaschopnosti a plán restrukturalizace

- (108) Francouzské orgány zdůvodňují skutečnost, že koeficienty obsazenosti očekávané v budoucích letech jsou vyšší než koeficienty dosahované v minulosti, zavedením nového informačního systému počínaje rokem 2006, který umožňuje optimalizovat a racionalizovat obsazování těchto plavidel. Podle těchto orgánů uvedený systém umožnil zejména zjistit přeplutí s nízkou ziskovostí a stáhnout je z nabídky SeaFrance. Francouzské orgány k tomu trvají na skutečnosti, že mezi rokem 2000 a rokem 2007, tedy během období zohledněného Komisí, byla provozní činnost SeaFrance organizována formou kyvadlové dopravy bez ohledu na intenzitu poptávky.
- (109) Francouzské orgány zdůvodňují rovněž nižší míry obsazenosti u konkurentů SeaFrance způsobem provozu, který si tyto konkurenti zvolili. Podle nich tak P&O disponovala značným počtem plavidel a nabídkou typu „kyvadlová doprava“, což tlačilo míru obsazenosti směrem dolů. Pokud jde o DFDS, specializace jejích plavidel umožňuje optimalizovat přepravované náklady podle ziskovosti jejich jednotlivých složek. Vzhledem k délce svých přeplutí je k tomu DFDS údajně nucena nabízet kyvadlovou přepravu v dlouhých časových úsecích. Velká kapacita jejích plavidel navíc údajně automaticky snižuje průměrnou obsazenost DFDS u přeplutí, po nichž je slabá poptávka.
- (110) Francouzské orgány k tomu reagovaly na pochybnosti vyjádřené Komisí a na připomínky třetích stran ohledně zohlednění rizik (ceny pohonných látek, snížení hodnoty britské libry), které je nutné k posouzení důvěryhodnosti plánu restrukturalizace. V první řadě zdůrazňují, že se SeaFrance vrátí k politice finančního krytí formou swapů, jakmile se společnost dostane z řízení o nuceném vyrovnání. Vysvětlují dále, že společnost uplatňuje „Bunker Adjustment Factor“ (dále jen „BAF“), který kryje přibližně 40 % nadnákladů spojených se zvýšením cen pohonných látek nad 285 EUR za tunu a tento BAF bude po roce 2015 doplněn nový nadnáklad zohledňující povinnost používat pohonné látky s obsahem 0,1 % síry.
- (111) Pokud jde o snížení hodnoty britské libry, francouzské orgány nejprve upřesňují, že politika krytí části měsíčních zůstatků v britských librách forwardovými prodeji na základě zvolených rozpočtových kurzů, jež byla přerušena kvůli řízení o nuceném vyrovnání, bude opět uplatňována, jakmile bude toto řízení uzavřeno. [...]

⁽²⁴⁾ http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/30%20year%20master%20plan%20zoning%20report.pdf

⁽²⁵⁾ http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/dover_consultation_web.pdf

(112) Pokud jde o ostatní opatření uvedená v 96. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, francouzské orgány upřesňují, že podnikatelský plán jejich dopad nezohledňuje, protože je lze jen obtížně číselně vyjádřit. Tato opatření mohou přesto vést k úsporám.

(113) Francouzské orgány nakonec připomínají, že poměr mezi mzdovými náklady a obratem by se měl vyvíjet z [20–25] % v roce 2012 k [20–25] % v roce 2019, čímž by se přiblížil poměrům dosahovaným konkurenty SeaFrance.

6.3.2 Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže

(114) Pokud jde o zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže, francouzské orgány si přejí potvrdit, že k prodeji dvou plavidel, a to plavidla Renoir a plavidla Cézanne, skutečně došlo dne 7. července 2011 za cenu [0–10] milionů USD ([0–10] milionů EUR).

6.3.3 Vlastní příspěvek SeaFrance k plánu restrukturalizace

(115) Podle francouzských orgánů spočívá první část vlastního příspěvku SeaFrance k plánu restrukturalizace v příjmech z prodeje plavidel Renoir a Cézanne a také v příjmech z očekávaného prodeje plavidla Nord Pas-de-Calais.

(116) Francouzské orgány jsou navíc toho názoru, že obě půjčky popsané v bodech odůvodnění 28 až 33 neobsahují prvek státní podpory a že půjčku ve výši 99,8 milionu EUR je nutno považovat za vlastní příspěvek. Podle francouzských orgánů musí Komise při posuzování existence podpory vycházet výlučně ze sdělení o referenčních sazbách. Uvádějí, že Komise použila toto sdělení ve svém rozhodnutí o zahájení řízení ohledně půjčky poskytnuté ČSA – Czech Airlines veřejnoprávním subjektem Osinek⁽²⁶⁾ a ve svém rozhodnutí ohledně půjček poskytnutých maďarskou rozvojovou bankou ve prospěch maďarského výrobce hnojiv Péti Nitrogénművek⁽²⁷⁾. Domnívají se, že z důvodů popsaných v bodech odůvodnění 28 až 33 obě půjčky podporu nepředstavují.

VII. POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY

7.1. Existence podpory

(117) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

⁽²⁶⁾ Rozhodnutí ze dne 24. února 2010 ve věci NN 1/2010 (ex CP 371/2009) – Česká republika – České aerolinie a. s. – Možné aspekty státní podpory při poskytnutí úvěru společností Osinek a. s.

⁽²⁷⁾ Rozhodnutí ze dne 27. října 2010 o státní podpoře C 14/09 (ex NN 17/09), kterou Maďarsko poskytlo společnosti Péti Nitrogénművek Zrt (Úř. věst. L 118, 6.5.2011, s. 9).

(118) Označení určitého opatření za státní podporu předpokládá, že jsou splněny následující kumulativní podmínky: 1) dotčené opatření poskytuje zvýhodnění, 2) toto zvýhodnění je poskytnuto prostřednictvím státních prostředků, 3) toto zvýhodnění je selektivní a 4) dotčené opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž či může ovlivnit obchod mezi členskými státy⁽²⁸⁾.

(119) Toto rozhodnutí se týká tří opatření podpory: navýšení kapitálu a dvou půjček popsanych v bodech odůvodnění 28 až 33.

7.1.1 Navýšení kapitálu společnosti SeaFrance

(120) Francouzské orgány ve svém oznámení samy připouštějí, že se u navýšení kapitálu společnosti SeaFrance jedná o státní podporu. Ve svém oznámení francouzské orgány uznávají, že opatření navýšení kapitálu je přičitatelné státu a že poskytuje selektivní výhodu pouze společnosti SeaFrance.

(121) Pokud jde o existenci zvýhodnění, Komise je z důvodů, které budou vysvětleny v oddílu 7.2.1, názoru, že SeaFrance představuje podnik v obtížích. Vzhledem k velmi špatné situaci, ve které se nachází SeaFrance, a nucenému vyrovnání, které na ní bylo uvaleno, by společnost nemohla zvládnout provádění plánu své restrukturalizace a své potřeby finančních prostředků. Za těchto podmínek by soukromý hospodářský subjekt kapitál neposkytl. Francouzské orgány se navíc ani nepokusily prokázat, že očekávaná výnosnost odpovídá výnosnosti, kterou by požadoval soukromý investor. Opatření proto představuje selektivní výhodu, protože z něj má prospěch pouze SeaFrance. Tato výhoda je poskytnuta z veřejných prostředků, protože SNCF je veřejný podnik. Je přičitatelná státu.

(122) Pokud jde o dopad na hospodářskou soutěž a ovlivnění obchodu v rámci Unie, je nutno připomenout, že podle ustálené judikatury v případě, kdy podnik vyvíjí činnost v odvětví, ve kterém si skutečně konkurují výrobci z různých členských států, jakákoli podpora, kterou může tento podnik obdržet od veřejných orgánů, může nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy a narušit hospodářskou soutěž do té míry, do které její nepřetržitá přítomnost na trhu brání konkurentům zvýšit jejich podíl na trhu.⁽²⁹⁾

⁽²⁸⁾ Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Sb. rozh. 2006, s. I-289, bod 129.

⁽²⁹⁾ Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-305/89, Sb. rozh., s. I-1603.

- (123) V tomto ohledu představuje skutečnost, že je hospodářské odvětví na úrovni Unie liberalizováno, doklad o tom, že podpora může mít skutečný nebo možný dopad na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy ⁽³⁰⁾.
- (124) V těchto souvislostech je nutno připomenout, že nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi ⁽³¹⁾ zcela liberalizovalo námořní dopravu mezi členskými státy počínaje 1. lednem 1993.
- (125) V tomto konkrétním případě a jak bylo zjištěno v předchozí části, v tomto liberalizovaném odvětví existuje hospodářská soutěž v rámci jednoho způsobu přepravy s ostatními námořními přepravci a také s jinými způsoby přepravy, a to zejména železniční přepravou ⁽³²⁾.
- (126) Komise na základě uvedeného dochází k závěru, že opatření navýšení kapitálu může posílit postavení podniku v porovnání s jeho konkurenty při obchodu mezi členskými státy Unie. Opatření proto ovlivňuje obchod mezi členskými státy a může vyvolat narušení hospodářské soutěže.
- (127) S ohledem na výše uvedené Komise shledává, že dotyčné opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

7.1.2 Půjčky popsané v bodech odůvodnění 28 až 33

- (128) Francie se domnívá, že půjčky popsané v bodech odůvodnění 28 až 33 jsou poskytnuty za tržních podmínek, a dodržují proto zásadu soukromého investora v tržním hospodářství (viz 116. bod odůvodnění).
- (129) Komise tuto analýzu nesdílí. V tomto konkrétním případě SNCF totiž již SeaFrance podpory poskytl, a to zejména podporu na záchranu, a plánuje jí poskytnout novou, a to konkrétně navýšení kapitálu. Půjčky sledují stejný cíl jako ostatní podpory, a to záchranu a restrukturalizaci SeaFrance. Jsou poskytnuty v okamžiku, kdy SeaFrance představuje podnik v obtížích, a ve stejné době jako podpory na restrukturalizaci. Zcela zřejmé je to u půjčky ve výši 99,7 milionu EUR, jejímž cílem je stejně jako v případě navýšení kapitálu umožnit SeaFrance čelit jejím potřebám běžného kapitálu. Platí to ovšem také pro půjčku ve výši [40–70] milionů EUR, která slouží k refinancování a předčasnému splacení leasingu u plavidla Molière. Financování výrobních prostředků, v tomto případě plavidla, je úzce spjato s každodenní činností SeaFrance. Refinancováním a předčasným splacením leasingu se SeaFrance snaží snížit své

provozní náklady, což spadá do rámce restrukturalizace podniku. Půjčka ve výši [40–70] milionů EUR proto spadá do rámce restrukturalizace SeaFrance.

- (130) Ve svém rozsudku ve věci *BP Chemicals* Soud prvního stupně ujasnil, že v podobné situaci je nutno analyzovat půjčky z hlediska státních podpor ne jednotlivě, ale jako celek spolu s ostatními opatřeními ⁽³³⁾.
- (131) Podle rozsudku Soudu prvního stupně je pravda, že pouhá skutečnost, že veřejný podnik již dříve poskytl své dceřiné společnosti kapitálové vklady označené za „podporu“, předem nevylučuje možnost, že následné opatření lze označit za opatření splňující kritérium soukromého investora v tržním hospodářství. Soud prvního stupně se ovšem domnívá, že v případě, který se týkal tří kapitálových vkladů provedených stejným investorem během dvouletého období, z nichž první dva nepřinesly žádný výnos, je na Komisi, aby ověřila, zda lze třetí vklad odůvodněně oddělit od dvou prvních vkladů a považovat jej kvůli kritériu soukromého investora za samostatnou investici.
- (132) Soud prvního stupně zastává názor, že k prvkům důležitým pro posouzení, zda lze následné opatření odůvodněně oddělit od dvou prvních a považovat jej z hlediska kritéria soukromého investora za samostatnou investici, patří zejména časový sled dotyčných vkladů, jejich cíl a situace dceřiné společnosti v době přijetí rozhodnutí o provedení každého z dotyčných vkladů.
- (133) Francie nepopírá skutečnost, že navýšení kapitálu představuje podporu, protože nemá žádnou naději na výnosnost odpovídající výnosnosti, kterou by požadoval soukromý investor. Vyplyvá to rovněž z tabulky uvedené v 35. bodě odůvodnění, která udává potřeby financování na období 2011–2017. Podnik během tohoto období nebude údajně schopen vyplácet dividendy. Vzhledem ke značným nákladům, jež představuje splacení úroků a jistiny půjček popsanych v bodech odůvodnění 28 až 33, a k malému ziskovému rozpětí, s nímž se počítá v plánu restrukturalizace, bude tento stav pravděpodobně pokračovat i po roce 2017, a to až do úplného splacení půjček v roce 2023. Ovšem soukromý investor v tradičním průmyslu, jakým námořní doprava je, by nesouhlasil se skutečností, že po dobu 12 let mu investice ve výši 166,3 milionu EUR nepřinese vůbec žádný výnos. Jelikož obě půjčky mají stejný cíl jako navýšení kapitálu, a to konkrétně financování nákladů na restrukturalizaci, jelikož se hospodářská situace podniku nezměnila (jedná se o podnik v obtížích) a jelikož jsou půjčky poskytnuty ve stejné době jako navýšení kapitálu, nelze je odůvodněně oddělit od podpory na záchranu a od navýšení kapitálu.

⁽³⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 13. února 2003, Španělsko v. Komise, C-409/00, Sb. rozh. 2003, s. I-1487.

⁽³¹⁾ Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1.

⁽³²⁾ Zejména s železniční přepravou cestujících a nákladu poskytovanou společností Eurotunnel.

⁽³³⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 15. září 1998, *BP Chemicals v. Commission*, T-11/95, Sb. rozh. 1998, s. II-3235, body 170 a 171.

- (134) Vezmou-li se opatření jako jeden celek, je výnosnost podpory na záchranu, navýšení kapitálu a obou půjček nižší, než by požadoval soukromý investor v tržním hospodářství. Jak již bylo vysvětleno, SNCF totiž nemůže od navýšení kapitálu očekávat před rokem 2023 žádný výnos. I kdyby výnosnost obou půjček v případě jejich oddělení od ostatních opatření odpovídala tržním podmínkám (*quod non*), nestačilo by to k tomu, aby se z opatření bráných jako celek stala opatření slučitelná se zásadou soukromého investora v tržním hospodářství. Následující odůvodnění jsou proto uváděna jen pro úplnost.
- (135) Francouzské orgány se odvolávají na sdělení o referenčních sazbách, aby doložily nepřítomnost podpory u obou půjček. Domnívají se, že vzhledem k situaci podniku (CCC) a nabízené míry jistění (běžná míra) má být sazba ve výši 8,55 %, což odpovídá jednoroční sazbě EURIBOR navýšené o 650 základních bodů. Francouzské orgány se domnívají, že se jedná o konzervativní uplatnění sdělení o referenčních sazbách.
- (136) I v případě, že by se obě půjčky měly posuzovat odděleně (*quod non*), francouzské orgány neprokázaly, že byly poskytnuty za tržní sazbu.
- (137) V tomto ohledu by Komise chtěla nejprve zdůraznit, že podle prvního odstavce sdělení o referenčních sazbách se „[tyto] sazby používají jako náhrada tržní sazby k výpočtu grantového ekvivalentu podpory, zvláště v případě, kdy se podpora vyplácí v několika splátkách, a k výpočtu části podpory, která vyplývá z režimů dotace úroků. Slouží rovněž ke kontrole souladu s pravidlem de minimis a s předpisy o blokových výjimkách“⁽³⁴⁾. Sdělení o referenčních sazbách proto nemůže Komisi omezovat při uplatňování zásady soukromého hospodářského subjektu v tržním hospodářství, a to zejména v případech, kdy jsou dostupné skutečné tržní údaje, které se zjevně liší od údajů vyplývajících z metodiky uvedené v tomto sdělení.
- (138) Aby se Komise ujistila, že navrhovaná odměna odpovídá skutečně odměně tržní, musí v tomto konkrétním případě a vzhledem ke skutečnosti, že se u poskytovatele podpory a poskytovatele půjčky jedná o stejný subjekt, vycházet ze subjektů mimo SNCF. Komise několikrát požádala francouzské orgány, aby předložily příklad nabídky nezávislého finančního podniku. K předložení této nabídky nikdy nedošlo.
- (139) Komise k tomu provedla studii trhu. Aby úrok z půjček byl v souladu s trhem, musel by se při běžné míře jistění podle odhadů Komise pohybovat okolo 14 % (sazba u swapu na 5 let ve výši 2,825 %⁽³⁵⁾ + průměr swapů úvěrového selhání⁽³⁶⁾ pod ratingem B- (tj. CCC) ve výši 11,18 % + prémie ve výši 0,2 %). Odpovídá to údajům zjištěným v dubnu, květnu a červnu roku 2011. Přes opakované žádosti Komise⁽³⁷⁾ k tomu francouzské orgány nikdy nepředložily kotování nebo návrh sazby od soukromé banky.
- (140) Kromě toho Komise několikrát⁽³⁸⁾ požádala francouzské orgány, aby zvážily možnost externího financování nebo předložily kotování či návrh sazby od obchodní banky. Tyto návrhy zůstaly bez formálních následků.
- (141) Argumenty uváděné francouzskými orgány ve 116. bodě odůvodnění, podle nichž Komise použila sdělení o referenčních sazbách ve dvou nedávných řízeních, nelze přijmout. Pokud jde o tato dvě řízení, z nichž jedno dosud probíhá, jednalo se totiž o jinou záležitost. Pokud jde o společnost Pétit Nitrogénmüvek, představovala všechna přezkoumávaná opatření státní podporu. Pokud jde o společnost Osinek, Komise dosud nepřijala konečné rozhodnutí a v okamžiku poskytnutí půjčky nebylo oznámeno žádné opatření podpory.
- (142) Komise dochází k závěru, že půjčky použité na financování vlastního příspěvku a předčasné uplatnění opce na nákup plavidla Molière poskytují SeaFrance rovněž výhodu. Vzhledem k důvodům uvedeným v bodech odůvodnění 121 až 126 jsou také splněny ostatní tři podmínky existence podpory (selektivní výhoda poskytnutá z veřejných prostředků, dopad na hospodářskou soutěž a ovlivnění obchodu v rámci Společenství). Tyto půjčky tak představují státní podporu.
- ### 7.1.3 Podpora na záchranu
- (143) Z důvodů uvedených v bodech odůvodnění 30 až 47 rozhodnutí Komise ze dne 18. srpna 2010 představuje půjčka poskytnutá SNCF společnosti SeaFrance jako podpora na záchranu podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.
- ## 7.2. Slučitelnost tří opatření podpory
- (144) Vzhledem k cíli dotyčných tří opatření podpory na restrukturalizaci a ke tvrzení francouzských orgánů v rámci jejich oznámení se Komise domnívá, že je nutno analyzovat jejich slučitelnost s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU a podle pokynů.
- ### 7.2.1. Způsoblost: podnik v obtížích
- (145) Aby určitý podnik mohl být příjemcem podpory na restrukturalizaci, musí být považován za podnik v obtížích ve smyslu oddílu 2.1 pokynů.

⁽³⁴⁾ Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁽³⁵⁾ K 1. červenci 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽³⁶⁾ U všech odvětví dohromady.

⁽³⁷⁾ [...]

⁽³⁸⁾ Viz výše uvedený 9. bod odůvodnění.

(146) V tomto ohledu je Komise názoru, že SeaFrance představuje podnik v obtížích ve smyslu bodu 10 písm. a) pokynů, protože ztratila více než polovinu svého základního kapitálu, který se snížil z 81,7 milionu EUR v roce 2007 na 57,7 milionu EUR v roce 2008 a na -0,69 milionu EUR v roce 2009 (tj. více než stoprocentní snížení ve výši 82,4 milionu EUR mezi rokem 2007 a rokem 2009), přičemž o více než čtvrtinu svého kapitálu přišla během posledních dvanácti měsíců, kdy se kapitál snížil z 57,7 milionu EUR v roce 2008 na -0,69 milionu EUR v roce 2009.

(147) SeaFrance lze k tomu považovat za podnik v obtížích také ve smyslu bodu 10 písm. c) pokynů, protože splňuje podmínky pro zahájení kolektivního úpadkového řízení. Jak je uvedeno v 10. bodě odůvodnění, dne 30. června 2010 na ni totiž obchodní soud v Paříži uvalil nucené vyrovnání.

(148) Splněny jsou také podmínky stanovené v bodě 13 pokynů, protože SeaFrance je sice součástí skupiny SNCF, ale má své specifické potíže, které nevyplývají ze svévolného rozdělování nákladů v rámci skupiny.

7.2.2. Vlastní příspěvek

(149) V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřování zaujala Komise názor, že vlastní příspěvek SeaFrance na restrukturalizaci je z hlediska ustanovení pokynů nejistý a nedostatečný.

(150) Ve změněném plánu restrukturalizace navrhuje francouzské orgány vlastní příspěvek SeaFrance ve výši [80–130] milionů EUR, který spočívá v následujících opatřeních:

— půjčky ve výši 99,7 milionů EUR úročené 8,55 % a určené na financování restrukturalizace SeaFrance,

— plánovaném prodeji nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais (o obchodní hodnotě oceněné dvěma nezávislými odborníky na částku [0–10] milionů EUR), a

— prodeji plavidel Renoir a Cézanne uskutečněném v červenci 2011 za částku [0–10] milionů USD, tj. přibližně [0–10] milionů EUR.

(151) Podle bodu 43 pokynů se „výše a míra podpory musí omezit na úplné minimum restrukturalizačních nákladů nutných k provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje podniku, jeho akcionářů či společníků nebo obchodní skupiny, ke které náleží. Při posuzování tohoto aspektu bude vzata v úvahu jakákoli

dříve poskytnutá podpora na záchranu. Od příjemců podpory se očekává, že k plánu restrukturalizace přispějí významným dílem z vlastních zdrojů, včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniku, nebo z vnějších zdrojů za tržních podmínek. Toto přispění bude svědčit o tom, že jsou hospodářské subjekty přesvědčeny o možnosti opětovné životaschopnosti daného podniku. Takové přispění musí být skutečné, tj. opravdové, bez všech očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok, a musí být co nejvyšší“⁽³⁹⁾.

(152) Bod 7 pokynů rovněž upřesňuje, že „je vhodné znovu a jasněji potvrdit zásadu, že toto přispění [významný příspěvek příjemce k restrukturalizaci] musí být skutečné a nesmí obsahovat žádný prvek podpory. Příspěvek ze strany příjemce má dvojí význam: na jedné straně vyjadřuje, že subjekty na trhu (vlastníci, věřitelé) jsou přesvědčeni o tom, že se podnik může v přiměřené lhůtě stát opět životaschopným. Na druhé straně je tento příspěvek zárukou toho, že je podpora na restrukturalizaci omezena na minimum nutné k obnovení životaschopnosti, což snižuje narušení hospodářské soutěže. [...]“⁽⁴⁰⁾.

(153) Judikatura Unie rovněž zdůraznila, že vlastní příspěvek musí vyjadřovat, že subjekty na trhu jsou přesvědčeni o tom, že obnova životaschopnosti je proveditelná⁽⁴¹⁾.

(154) Francouzské orgány informovaly Komisi, že k prodeji obou plavidel, tj. Renoir a Cézanne, došlo dne 7. července 2011 za celkovou částku 3,1 milionu EUR.

(155) Plánovaným prodejem nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais by měl příspěvek SeaFrance z prodeje plavidel dosáhnout částky [10–20] milionů EUR. Při oznámení původního plánu restrukturalizace se francouzské orgány zavázaly, že se SeaFrance zbaví plavidel Renoir a Cézanne. K těmto dvěma prodejům došlo v červenci 2011. Rozhodovací praxe Komise stanovila, že budoucí prodeje aktiv lze přijmout jako vlastní příspěvek, pokud členský stát předložil realistické ocenění jejich tržní hodnoty⁽⁴²⁾. V tomto konkrétním případě francouzské orgány předložily dvě ocenění nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais, jež vypracovali dva nezávislí znalci, kteří oba ocenili tržní hodnotu plavidla na přibližně [0–10] milionů EUR. Komise zaznamenává, že jeden z obou znalců předtím v dubnu 2011 ocenil tržní hodnotu plavidel Renoir a Cézanne na částku [0–10 000 000] USD. Tato plavidla byla v červenci 2011 prodána za cenu [0–10 000 000] USD. Komise se proto domnívá, že jednak lze ocenění tržní hodnoty považovat za realistické a jednak že plánovaný prodej nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais lze přijmout jako vlastní příspěvek.

⁽³⁹⁾ Podtržení přidáno.

⁽⁴⁰⁾ Podtržení přidáno.

⁽⁴¹⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 7. prosince 2010, Frucona Košica v. Komise, T-11/07, ve Sb. rozh. dosud nezveřejněno, body 244 a 245.

⁽⁴²⁾ Rozhodnutí N488/2009 o podpoře na restrukturalizaci společnosti POLFA „Tarchominskie Zakłady Farmaceutyczne“ S.A, bod odůvodnění 47.

- (156) Francouzské orgány úvodem upřesnily, že půjčka ve výši [40–70] milionů EUR určená na financování uplatnění opce na koupi plavidla Molière nepředstavuje dodatečný vlastní příspěvek. Ve skutečnosti nahrazuje již stávající vklad mimo rozvahu v rámci provádění smlouvy o leasingu plavidla Molière. Při výpočtu celkového vlastního příspěvku proto nebyla zohledněna. Jelikož toto financování ale nahrazuje již stávající financování, musí se Komise ujistit, že rovněž splňuje kritéria slučitelnosti vlastního příspěvku, a zejména kritérium nepřítomnosti podpory.
- (157) Jelikož jsou půjčky podle bodu 43 pokynů poskytovány společnostmi SNCF, musí se Komise ujistit, že tato financování neobsahují prvky podpory a že vyjadřují, „že subjekty na trhu jsou přesvědčeny o tom, že obnovení životaschopnosti je proveditelné“. Tak tomu není, a to z následujících tří důvodů, z nichž by každý sám o sobě stačil na podpoření tohoto závěru.
- (158) Zprvce, jak Komise uvedla ve výše uvedeném oddílu 7.1.2 bodech odůvodnění 129 až 142, podmínky platné pro tyto půjčky neodpovídají tržním podmínkám.
- (159) Aby úrok z půjček by v souladu s trhem, musel by se při běžné míře jistění podle odhadů Komise pohybovat okolo 14 % (sazba u swapu na 5 let ve výši 2,825 %⁽⁴³⁾ + průměr swapů úvěrového selhání⁽⁴⁴⁾ pod ratingem B- (tj. CCC) ve výši 11,18 % + prémie ve výši 0,2 %). Odpovídá to údajům zjištěným v dubnu, květnu a červnu roku 2011. Přes opakované žádosti Komise⁽⁴⁵⁾ k tomu francouzské orgány nikdy nepředložily kotování nebo návrh sazby od soukromé banky.
- (160) Zadruhé, jak bylo prokázáno v oddílu 7.1.2 bodech odůvodnění 129 až 142, představují dotyčné půjčky samy o sobě státní podporu. Nelze je proto brát v úvahu jako vlastní příspěvek, který podle názvu uvedeným před bodem 43 pokynů musí být bez podpory.
- (161) Zatřetí, podle bodů 7 a 43 pokynů slouží skutečný příspěvek v každém případě zejména k prokázání, že subjekty na trhu jsou přesvědčeny o tom, že obnovení životaschopnosti je proveditelné⁽⁴⁶⁾. Ovšem v tomto konkrétním případě dochází ke splnutí subjektu poskytujícího podporu a mateřské společnosti v jednu jedinou právní osobu, tj. SNCF, a k souběžnému provedení dotyčných opatření. Za těchto okolností nelze uvedený cíl při neexistujícím skutečném příspěvku investora nebo věřitele stojícího mimo SNCF dodržet. Chování subjektu, který poskytuje podporu, totiž v ničem neproazuje, že subjekty na trhu jsou o obnovení životaschopnosti přesvědčeny.
- (162) Jak je uvedeno ve 141. bodě odůvodnění, Komise se domnívá, že odkazování Francie v jejích připomínkách na rozhodnutí ve věci podpory poskytnuté veřejným subjektem Osinek ve prospěch ČSA – Czech Airlines a ve věci půjček poskytnutých maďarskou rozvojovou bankou maďarskému výrobcí hnojiv Péti Nitrogénművek (viz 116. bod odůvodnění) není relevantní, protože v první případě Komise dosud nepřijala konečné rozhodnutí a ve druhém případě se nejedná o restrukturalizaci.
- (163) Jak je uvedeno výše a bez ohledu na otázku případných prvků podpory obsažených v půjčkách, musí vlastní příspěvek vyjadřovat, že subjekty na trhu jsou přesvědčeny o tom, že obnovení životaschopnosti je proveditelné.
- (164) V tomto konkrétním případě to financování společnosti SNCF nemůže vyjadřovat. SNCF je totiž jak poskytovatel podpory, tak dodavatel vlastního příspěvku. Francouzské orgány nepředložily žádné skutečnosti, které by prokazovaly, že by nezávislý a informovaný investor byl ochoten se pevně zavázat k poskytnutí vlastního příspěvku a půjčky k uplatnění opce za stejných podmínek, jaké nabízí SNCF.
- (165) Vlastní příspěvek SeaFrance odpovídající ustanovení bodu 43 pokynů, tj. bez podpory a vyjadřující přesvědčení subjektů na trhu o tom, že obnovení životaschopnosti je proveditelné, proto představuje pouze částku [10–20] milionů EUR, což znamená méně než [< 10] % nákladů na restrukturalizaci. Hranice 50 % stanovená v bodě 44 pokynů tak není dosažena. Komise proto zastává názor, že vlastní příspěvek SeaFrance k restrukturalizaci je z hlediska ustanovení pokynů velmi nedostatečný.
- (166) Komise také zaznamenává, že Francie se nedovolávala doložky o mimořádných okolnostech, se kterou se počítá v bodě 44 pokynů, a ani nepředložila sebemenší důkaz existence podobné mimořádné situace.
- (167) Komise proto dochází k závěru, že požadavek „skutečného příspěvku bez podpory“, který stanoví pokyny, není splněn.

7.2.3 Obnovení dlouhodobé životaschopnosti

- (168) Vzhledem ke skutečnosti, že vlastní příspěvek SeaFrance k restrukturalizaci je z hlediska ustanovení pokynů velmi nedostatečný, se Komise domnívá, že posouzení podmínky obnovení dlouhodobé životaschopnosti není nutné.

⁽⁴³⁾ K 1. červenci 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽⁴⁴⁾ Průměr swapů úvěrového selhání ve všech odvětvích dohromady.

⁽⁴⁵⁾ [...]

⁽⁴⁶⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 7. prosince 2010 ve věci T-11/07, Frucona Košica v. Komise, ve Sb. rozh. dosud nezveřejněno, bod 245.

7.2.4 Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže (kompenzační opatření)

- (169) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že kompenzační opatření navrhovaná francouzskými orgány nejsou dostatečná. Ve svých připomínkách v odpověď na rozhodnutí o zahájení řízení francouzské orgány přiznaly⁽⁴⁷⁾, že kompenzační opatření téměř neexistují⁽⁴⁸⁾. Uvedly, že tato otázka bude vyřešena v rámci změněného plánu restrukturalizace.
- (170) V rámci plánu restrukturalizace oznámeném dne 12. září 2011 byla skutečně navržena dodatečná kompenzační opatření, a to zejména budoucí prodej nákladního plavidla Nord Pas-de-Calais. Francouzské orgány rovněž zmiňují již uskutečněný prodej plavidel Renoir a Cézanne, snížení počtu přeplutí (snížení o 5 830 přeplutí, což představuje snížení o 37,6 % oproti nabídce přeplutí v roce 2007) a snížení podílů SeaFrance na trhu ([10–15] % podílu na trhu přepravy osobních vozů v období 2012–2019 oproti ([15–20] % v roce 2008).
- (171) Vzhledem ke skutečnosti, že vlastní příspěvek SeaFrance k restrukturalizaci je z hlediska ustanovení pokynů velmi nedostatečný, se Komise domnívá, že analýza navrhovaných kompenzačních opatření není nutná.

7.2.5. Důsledek neslučitelnosti podpory na restrukturalizaci pro podporu na záchranu

- (172) Poté, co Francie dne 18. února 2011 oznámila plán restrukturalizace, byla v souladu s bodem 26 pokynů prodloužena šestiměsíční lhůta, během níž musí být půjčka splacena, až do doby, kdy Komise přijme rozhodnutí ohledně plánu restrukturalizace. Jelikož Komise soudí, že opatření oznámená jako podpora na restrukturalizaci nesplňují podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech, je nutno, aby z této neslučitelnosti byly vyvozeny důsledky. Dotyčnou půjčku proto nelze prodloužit nad den přijetí tohoto rozhodnutí a je nutno ji bezodkladně splatit.
- (173) Částka, kterou je nutno vrátit, spočívá v jistině půjčky na záchranu navýšenou o splatné smluvní úroky dosud nesplacené ke dni oznámení tohoto rozhodnutí a zvýšené počínaje dnem oznámení tohoto rozhodnutí o úroky vypočítané v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES⁽⁴⁹⁾.

VIII. ZÁVĚR

- (174) Navýšení kapitálu ve výši 166,3 milionu EUR, půjčka ve výši 99,7 milionu EUR a půjčka ve výši [40–70] milionů

EUR, které SNCF plánuje poskytnout společnosti SeaFrance, představují podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU. Tyto podpory nejsou slučitelné s vnitřním trhem, a nesmí být proto poskytnuty.

- (175) Půjčka poskytnutá Francií prostřednictvím SNCF jako podpora na záchranu ve prospěch SeaFrance, kterou Komise povolila svým rozhodnutím ze dne 18. srpna 2010, musí být okamžitě splacena spolu se splatnými smluvními úroky dosud neuhrazenými v den oznámení tohoto rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Navýšení kapitálu ve výši 166,3 milionu EUR, půjčka ve výši 99,7 milionu EUR a půjčka ve výši [40–70] milionů EUR, které Francouzská republika plánuje poskytnout prostřednictvím SNCF jako podporu na záchranu ve prospěch společnosti SeaFrance, představují státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU a nejsou slučitelné s vnitřním trhem.

Z tohoto důvodu nesmí být tyto podpory poskytnuty.

Článek 2

Půjčka poskytnutá Francií prostřednictvím SNCF jako podpora na záchranu ve prospěch společnosti SeaFrance, již se týkalo rozhodnutí Komise ze dne 18. srpna 2010, představuje podporu neslučitelnou s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Francie je povinna získat prostřednictvím SNCF od příjemce zpět podporu uvedenou v článku 2, a to včetně splatných smluvních úroků dosud neuhrazených v den oznámení tohoto rozhodnutí.

2. Z částek, které je nutno vrátit, běží úroky počínaje dnem oznámení tohoto rozhodnutí, a to až do jejich skutečného vrácení.

3. Úroky se počítají ze základu složeného v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004.

Článek 4

1. Navrácení podpory uvedené v článku 2 se provede s okamžitým účinkem.

2. Francie provede toto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

⁽⁴⁷⁾ Viz oddíl 2.2 (konec strany 19 a strana 20) připomínek francouzských orgánů.

⁽⁴⁸⁾ Podle pokynů z roku 2004 o podporách na restrukturalizaci musí být kompenzační opatření přijata, aby se co nejvíce omezily nepříznivé důsledky pro obchod, a tato opatření mohou mít podobu prodeje aktiv, omezení kapacity nebo přítomnosti na trhu.

⁽⁴⁹⁾ Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1.

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Francie Komisi tyto informace:

- a) celkovou částku podpory, kterou musí příjemce vrátit a která zahrnuje výši půjčky a splatné a dosud neuhrazené úroky;
- b) výši úroků, které musí příjemce uhradit a které se vypočítají podle zásad uvedených v čl. 3 odst. 3;
- c) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro splnění tohoto rozhodnutí; a
- d) doklady prokazující, že příjemci již bylo nařízeno podporu vrátit.

2. Francie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem vykonat toto rozhodnutí až do

úplného navrácení podpory uvedené v článku 2. Na pouhou žádost Komise předloží neprodleně informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Rovněž poskytne podrobné informace o částkách podpory a úroků, které již příjemce navrátil.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 24. října 2011.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA

místopředseda