II

(Tiesību akti, kuru publicēšana nav obligāta)

KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

2004. gada 20. oktobris

par valsts atbalstu, ko daļēji īstenojusi Francija par labu uzņēmumam *Sernam*

(izziņots ar dokumenta numuru K(2004) 3940)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2006/367/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu, un jo īpaši tā 62. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai [1],

ņemot vērā Padomes 1999. gada 22. marta Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai [2],

pēc aicinājuma ieinteresētajām pusēm iesniegt savus apsvērumus atbilstoši minētajiem pantiem [3] un, ņemot vērā šos apsvērumus,

tā kā;

1. **PROCEDŪRA**

(1) 2001. gada 23. maija vēstulē (Nr. D/288742) Komisija informēja Franciju par savu lēmumu atļaut atbalstu *Sernam* pārstrukturēšanai (turpmāk "2001. gada 23. maija lēmums" vai "*Sernam 1* lēmums").

(2) 2002. gada 17. jūnija vēstulē (reģistrēta tajā pašā dienā ar Nr. A/60693) Francijas iestādes iesniedza pirmo gada atskaiti par *Sernam* pārstrukturēšanu, kā arī jaunu vienošanās protokolu starp *SNCF* un *Geodis*, norādot, ka 2001. gada 23. maijā apstiprinātais atbalsts tika īstenots atšķirīgos apstākļos no tiem, uz kuru pamata Komisija pieņēma 2001. gada 23. maija lēmumu. 2002. gada 30. oktobra vēstulē (reģistrēta 2002. gada 31. oktobrī ar Nr. A/69194), Francija sniedza papildu informāciju. 2002. gada 27. novembra vēstulē Komisija adresēja vēstuli Francijai, uz kuru tā atbildēja 2003. gada 30. janvāra vēstulē (reģistrēta 2003. gada 31. janvārī ar Nr. A/12246). 2002. gada 29. augustā, 2003. gada 25. februārī un 2004. gada 22. martā notika Francijas iestāžu un Komisijas dienestu sanāksmes. Francijas iestādes sniedza papildu informāciju, it īpaši 2004. gada 22. marta sanāksmes laikā un 2004. gada 14. aprīļa vēstulē.

(3) Komisija pasūtīja tirgus izpēti neatkarīgam ekspertam, kura atskaite tika iesniegta 2004. gada jūnija sākumā.

[1] OV L 288, 9.10.1999., 2. lpp.
[2] OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Regulu (EK) Nr. 794/2004 (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).
[3] OV L 182, 1.8.2003., 2. lpp.

(4) Turklāt 2002. gada 8. jūlija vēstulē (reģistrēta 2002. gada 15. jūlijā ar Nr. A/62493) Komisija saņēma prasību (ko kopīgi iesniedza vairāki prasītāji; turpmāk "prasītāji") par *Sernam* lietu. Prasītāju un Komisijas dienestu sanāksmes notika 2002. gada 3. septembrī un 2003. gada 29. janvārī. 2002. gada 13. decembra vēstulē (reģistrēta 2002. gada 17. decembrī ar Nr. A/72603) prasītāji pirmoreiz brīdināja Komisiju, pieprasot rīkoties, un norādīja, ka iesniegs prasību sakarā ar bezdarbību, šis brīdinājums tika atkārtots 2003. gada 24. aprīļa vēstulē ([1]), un 2003. gada 4. februārī ([2]) prasītāji nosūtīja Komisijai citu starpā papildu vēstules, divas 2003. gada 28. februāra vēstules, no kurām viena nosūtīta 2003. gada 4. martā ([3]) un otra 2003. gada 10. martā ([4]), bet vienu 2003. gada 15. septembrī ([5]). 2004. gada 13. un 18. februāra vēstulēs ([6]) prasītāji vēlreiz brīdināja Komisiju, pieprasot rīkoties, un norādīja, ka iesniegs prasību sakarā ar bezdarbību, un 19. maija ([7]), 10. jūnija un 9. septembra sūtījumos iesniedza citas vēstules. Komisija atbildēja 2003. gada 7. februāra (atbilde uz pirmo prasību), 2003. gada 25. februāra, 17., 20. un 21. marta, 8. maija (atbilde uz pirmās prasības atkārtojumu) un 2004. gada 19. marta (atbilde uz otro prasību) vēstulēs.

(5) 2003. gada 30. aprīļa vēstulē Komisija informēja Franciju par savu lēmumu uzsākt EK līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru, atbildot uz šo atbalstu (Lēmums Nr. C 32/03).

(6) Komisijas lēmums uzsākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([8]). Komisija aicināja ieinteresētās puses iesniegt savus apsvērumus par šo atbalstu.

(7) Komisija no ieinteresētajām pusēm saņēma apsvērumus par šo jautājumu, kurus tā nodeva Francijai 2003. gada 26. septembra vēstulē, sniedzot tai iespēju tos komentēt, un saņēma Francijas komentārus 2003. gada 26. novembra vēstulē.

2. **APRAKSTS**

Atbalsta apraksta kopsavilkums ir sniegts turpmāk. Detalizētāk tas skatāms 2001. gada 23. maija Lēmumā un 2003. gada 30. aprīļa procedūras uzsākšanas Lēmumā.

2.1 ***Sernam*: struktūra**

(8) Kā norādīts 2001. gada 23. maijā, *Sernam* dibināts 1970. gadā kā *SNCF* iekšējais dienests, apkopojot visas sūtījumu transporta darbības. 1993. gada reorganizācijas rezultātā radās *Sernam Domaine* un filiāle a/s *Sernam Transport*. *Sernam Domaine* ir *SNCF* iekšējais dienests, bet a/s *Sernam Transport* pilnībā tika izveidota kā *SNCF* filiāle, kam savukārt bija divdesmit četras filiāles ([9]), ar kuru palīdzību tas īsteno ceļa transporta darbības.

(9) Izveidotais 1993. gadā a/s *Sernam Transport* un tās filiāļu kopums (turpmāk saukts "*Sernam Transport* grupa") vienmēr bijis vairāk vai mazāk finansiāli līdzsvarots. Turpretī iekšējā dienesta *Sernam Domaine* finansiālais stāvoklis kopš 1992. gada pasliktinājies, taču tikai 1996. gadā, daļēji spēcīga sociāla spiediena dēļ, ko juta *SNCF*, varēja tikt īstenots atveseļošanas plāns. Tomēr, tā kā finansiālais stāvoklis turpināja pasliktināties, *SNCF* uzsāka pētījumu, lai ļautu *Sernam Domaine* izkļūt no šīs situācijas.

(10) *Sernam Domaine* 2000. gada 1. februārī pilnībā tika pārveidots par *SNCF* filiāli, un *SNCF* dibināja jaunu komandītsabiedrību (turpmāk saukta "*SCS Sernam*") kā atsevišķu juridisku personu. Tā apvieno agrākā *Sernam Domaine* pamatlīdzekļus un a/s *Sernam Transport* dalības vērtspapīrus. Rezultātā *SNCF* filiāle a/s *Sernam Transport* pilnībā kļuva par *SCS Sernam* filiāli, joprojām paliekot atsevišķa sabiedrība un tās divdesmit četru filiāļu uzņēmums.

(11) Pārstrukturēšana, kas ir šī lēmuma objekts, attiecas uz *SCS Sernam* (lai arī pēc 2001. gada 21. decembra vienošanās protokola parakstīšanas starp *SNCF* un *Geodis* tā tikusi pārveidota par akciju sabiedrību un lai arī *Geodis* un *Cogip* pārdotos *SCS Sernam* 15 % attiecīgi pārņēma *SNCF*).

2.2 **Sernam: darbība**

(12) Kopš uzņēmuma dibināšanas 1970. gadā *Sernam* galvenokārt nodarbojas ar sūtījumu pārvadāšanu (atsevišķu sūtījumu pārvadāšana) komplektēšanas tirgū, tie galvenokārt ir tradicionālo sūtījumu pakalpojumi (piegāde parasti no divdesmit četrām līdz četrdesmit astoņām stundām) un kurjerpasta pakalpojumi (piegāde parasti tiek veikta mazāk nekā divdesmit četrās stundās), kā arī, mazākā mērā, nomas tirgū (preču pārvadājumi ar kravas automašīnām no viena punkta uz otru) un loģistikas tirgū (uzglabāšana, uzkrāšana, pasūtījumu sagatavošana, savākšana).

([1]) Reģistrēta 2003. gada 25. aprīlī ar Nr. A/18967.
([2]) Reģistrēta 2003. gada 7. februārī ar Nr. GAB. *LdP* 490.
([3]) Reģistrēta 2003. gada 5. martā ar Nr. A/14685.
([4]) Reģistrēta 2003. gada 11. martā ar Nr. GAB *Loyola de Palacio* 899.
([5]) Reģistrēta 2003. gada 17. septembrī ar Nr. A/29815.
([6]) Reģistrēta *DG TREN* 2004. gada 26. februārī ar Nr. A/14167.
([7]) Reģistrēta 2004. gada 24. maijā ar Nr. A/21123.
([8]) OV C 182, 01.08.2003., 2. lpp. Ieinteresēto pušu komentāru iesniegšanas termiņš beidzās 2003. gada 1. septembrī. Pēc ieinteresēto pušu, kas bija iesniegušas komentārus, lūguma Komisija piešķīra papildu termiņu līdz 2003. gada 15. septembrim.

([9]) 2000. gada 31. decembrī runa bija par divdesmit četrām mazām filiālēm.

(13) Kā norādīts *Sernam 1* lēmumā, "komplektēšanu vispārīgi var definēt kā darbību, kas sastāv no preču paņemšanas no sūtītāja klienta, preču savākšanas transportēšanas aģentūrā, preču aizvešanas līdz mērķa aģentūrai un, visbeidzot, to piegādes saņēmējiem klientiem. Komplektēšanas operācijas ir nepieciešamas, lai uzlabotu transporta izmantošanu; komplektēšanas uzņēmums nodrošina komplektēto sūtījumu, kas saņemti no dažādiem sūtītājiem un domāti dažādiem saņēmējiem, pārvadāšanu. Esot saistīta ar preču pārvadājumu tirgu, šķirošana tomēr veido patstāvīgu tirgu, kuru raksturo gan pārvadājamo vienību izmērs (no pakas līdz vairākas tonnas smagām kravām), gan fakts, ka tiek nodrošināta sūtījumu, kas saņemti no dažādiem sūtītājiem un adresēti vairākiem saņēmējiem, pārvadāšana".

(14) Visā savā darbībā *Sernam* izmantojis galvenokārt pārvadājumus pa zemes ceļiem (ar kravas automašīnām). Sūtījumu pārvadāšana pa tradicionāliem dzelzceļiem tika pārtraukta līdz ar jauna transporta plāna ieviešanu, kas minēts pārstrukturēšanas plānā. Kopš tā laika *Sernam* ir izstrādājis jaunu dzelzceļa pārvadājumu "*Train Bloc Express*" (turpmāk "*TBE*") koncepciju, ko izmanto, lai pārvadātu tradicionālos sūtījumus un kurjerpastu vairāk nekā 400 kilometru attālumā centrālajā daļā, tai skaitā, lai pārvadātu *SNCF* klientu bagāžas un presi starp Parīzes reģionu un Francijas dienvidiem.

(15) Aptuveni 58 % kopējā apgrozījuma jeb 552 miljoni euro, turpmāk "M€", 2000. gadā bija saistīti ar komplektēšanas darbību Francijā (galvenokārt tradicionālo sūtījumu, kurjerpasta komplektēšana un nakts piegādes). Aptuveni 18 % apgrozījuma bija saistīti ar nomu, 10,7 % ar loģistiku, 6,3 % ar preses un bagāžu pārvadāšanu uz *SNCF* rēķina, 4 % ar dažādām darbībām, piemēram, iekārtu pārvadāšanu, un 3 % ar starptautiskām darbībām.

(16) Francijas iestādes arī norāda, ka "*Sernam* satiksme, ko tieši apkalpo *TBE*, jau šodien ir […]* M€ no apgrozījuma (pret […] M€ komplektēšanas apgrozījuma"). *Sernam* patiesais apgrozījums 2003. gadā bija 414 M€, un tam bija jāpalielinās līdz 443 M€ 2006. gadā.

(17) *Sernam* 2003. gadā nodrošinātie ceļu transporta pārvadājumi bija […] M€ no apgrozījuma. […] M€ apjomā to nodrošina pats *Sernam* un […] M€ apjomā *Sernam* filiāle ar nosaukumu *Sernam Transport Route*, še turpmāk "*STR*". *Sernam* grupa izmanto […] vilcējus (44 t), […] puspiekabes (24 t), […] kravas automašīnas (starp 3,5 t un 12 t) un […] vieglās automašīnas (mazāk par 3,5 t). *Sernam* (kā grupa) izmanto […] kravas automašīnas un algo […] šoferus. No tiem […] ir *STR* automašīnas un […] ir *STR* šoferi.[…].

2.3 **Sernam tirgus jauda (eksperta pētījums)**

(18) Komisija pasūtīja neatkarīga eksperta (turpmāk "eksperts") pētījumu, kura mērķis bija noteikt tirgus nozaru jaudu, kuros darbojas *Sernam,* un tā stāvokli šajos tirgos ([1]).

(19) Eksperts raksturo *Sernam* kā svarīgāko kurjerpasta izplatītāju Francijā, lai arī uzskata, ka šis vērtējums atkarīgs no tirgus definīcijas. *Sernam* darbojas galvenokārt Francijas nacionālajā tirgū. 2000. gadā *Sernam* piederēja 7 %, *Geodis* piederēja 12 % un *La Poste* piederēja 25 % komplektēšanas un sūtījumu (īpašu izmēru (pakas)) tirgus. *La Poste* piederēja 28,1 %, *Geodis* 15,3 %, *Deutsche Post* 8,7 %, *TNT* 7,9 %, *Mory* 6,4 %, *Sernam* 5,2 %, trīspadsmit citiem nozīmīgiem uzņēmumiem starp 4 un 0,8 % Francijas komplektēšanas tirgus daļu.

(20) Eksperts min, ka Francijā *Geodis*/*Calberson* ir 204 uzņēmumi, *TNT* – 120, *La Poste TAT* un *Geopost DPD* – 85, *Sernam* – 57 uzņēmumi, *Joyeau* grupai (kas pašlaik ir *Schenker* daļa) – 53 uzņēmumi un *DPWN* – 20 uzņēmumi (komplektēšanai, standarta sūtījumiem un kurjerpastam).

(21) Saskaņā ar eksperta teikto *Sernam* darbojas galvenokārt:

— Francijas kurjerpasta komplektēšanas jomā (kas sastāv no sūtījumu un pat vairāku tonnu kravu šķirošanas (komplektēšanas) un pārvadājumiem pa ceļu un dzelzceļu, parasti mazāk kā divdesmit četrās stundās),

— Francijas tradicionālo sūtījumu komplektēšanas jomā (kas sastāv no sūtījumu un pat vairāku tonnu kravu šķirošanas (komplektēšanas) un pārvadājumiem pa ceļu un dzelzceļu, parasti no divdesmit četrām līdz četrdesmit astoņām stundām),

— mazākā mērā kravas, loģistikas un pasūtījumu sagatavošanas un apkopošanas, kā arī starptautisko pārvadājumu jomā.

([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.

*Teksta daļas, kas bija iekļautas starp kvadrātiekavām, tika izdzēstas, jo attiecas uz komercnoslēpumiem vai konfidenciālo informāciju.

(22) Kurjerpasta komplektēšana: saskaņā ar eksperta teikto parasti par divdesmit četrām stundām mazāku kurjerpasta tirgus pēdējo divdesmit gadu laikā Eiropā, un it īpaši Francijā, ir īpaši palielinājies, taču transporta uzņēmumu straujā ienākšana šajā nozarē izraisījusi cenu kritumu. Tomēr Francijā jānošķir starptautisko kurjerpastu, kas piedzīvojuši vienreizēju uzplaukumu pēdējo piecpadsmit gadu laikā un nacionālo kurjerpastu, kas palielinājies tikai nedaudz. Nākotnē tomēr ir gaidāma zināma nacionālā kurjerpasta palielināšanās, kas galvenokārt ir saistīta ar Francijas sagaidāmo vispārējo kurjerpasta ekonomisko palielināšanos. Eksperts norāda, ka nacionālā kurjerpasta palielināšanās būs īpaši atkarīga no elektroniskās tirdzniecības palielināšanās. No otras puses, eksperts norāda, ka 74 % svarīgāko Francijas uzņēmumu jau tagad regulāri izmanto kurjerpasta industriju.

(23) Tradicionālo sūtījumu komplektēšana: tradicionālo sūtījumu komplektēšana sastāv no sūtījumu, kas vieglāki par trim tonnām, pārvadājumiem, parasti pa zemes ceļu, bet arī pa dzelzceļu, un parasti, izmantojot komplektēšanu/sadali, starp diviem galamērķiem un divdesmit četru līdz četrdesmit astoņu stundu termiņā.

(24) Attiecībā uz šo tirgu nozarēm Francijā eksperts norāda, ka:

— Komplektēšanas tirgus nozare ir inerta, lai arī ir gaidāma zināma tirgus palielināšanās.

— Tradicionālo sūtījumu transporta nozare (ar īpašiem izmēriem (pakas)) turpinās norietu līdz ar sūtījumu apjomu, kas kopumā samazinās, jo tiek aizvietoti ar elektroniskiem sūtījumiem.

(25) Eksperts šai sakarā secina, ka tradicionālo sūtījumu komplektēšanas tirgus būtībā ir inerts, lai arī ir gaidāma zināma tirgus palielināšanās, un ka sūtījumu (ar īpašiem izmēriem) pārvadājumi atrodas norietā elektronisko sūtījumu palielināšanās dēļ.

(26) Kā norādīts iepriekš, komplektēšana ir atsevišķs tirgus, lai gan arī saistīts ar preču pārvadājumu tirgu. Patiesībā komplektēšanas darbības raksturo gan preču atlase un to izmērs (no pakas līdz vairākas tonnas smagām kravām), gan fakts, ka tiek nodrošināta šo sūtījumu, kas nāk no dažādiem sūtītājiem un adresēti dažādiem saņēmējiem, pārvadāšana. Tātad, divi komplektēšanas aspekti ir, no vienas puses, atlase un, no otras puses, zināma izmēra preču transportēšana. Lai arī atlase ļauj uzlabot transporta izmantošanu, preču efektīva transportēšana tomēr paliek visas operācijas galvenais mērķis.

(27) Kopš atteikšanās no tradicionālā dzelzceļa transporta *Sernam* nodrošina komplektēto preču transportēšanu galvenokārt pa ceļu ar kravas automašīnām, lai gan ir izstrādājis jaunu *TBE* koncepciju, kas turpmāk tiks izskaidrota Francijas komentāros. Tādēļ ir derīgi izpētīt ceļa transporta un dzelzceļa transporta tirgus jaudu.

(28) Eiropas ceļa transports: eksperts norāda, ka kopumā Eiropā ceļa transports, kas ir standartizēto sūtījumu komplektēšanas/sūtījumu/pārvadājumi galvenais elements, ir industrija ar vājām iekļūšanas barjerām, un tādēļ tā cieš no pastāvīgas strukturālas pārslodzes [1], kas apstiprinājies pēdējo piecu līdz septiņu gadu laikā, kuru laikā kritušās cenas.

(29) Eksperts norāda, ka jebkurā gadījumā atbilstošo Francijas tirgu raksturo sīva konkurence un ka pastāv spēcīga uzņēmumu koncentrēšanās tendence.

(30) Dzelzceļa transports: izdalītas trīs apakšgrupas:

— Eksperts negaida komplektēšanas un tādu sūtījumu jomas paplašināšanos, kas tiek transportēti pa tradicionālo dzelzceļu. Šajos tirgos pastāv intensīva konkurence un zināma uzņēmumu koncentrēšanas tendence. Turklāt tā kā *SNCF* samazina apkalpošanas staciju skaitu, *Sernam* iespējas izmantot vilcienu sūtījumu pārvadājumiem ir samazinātas.

— Tas der gan Francijas pārvadājumiem ar tradicionālajiem vilcieniem, gan pārvadājumiem ātrgaitas vilcienu "TGV" kravas nodalījumos.

— Saskaņā ar eksperta teikto *TBE* koncepcijai, ko izstrādājis *Sernam*, ir zināmas izplatības iespējas, kas tomēr nav ļoti ievērojamas Francijas sūtījumu tirgū kopumā, ņemot vērā tā pašreizējo vājo tirgus daļu. Ātrgaitas vilciena kravas pārvadājumiem, kas tiek veikti, izmantojot *TBE* koncepciju, tomēr piemīt trūkums, jo nepieciešamas vismaz divas izkraušanas apstāšanās [2].

[1] Nesenā paplašināšanās, šķiet, uz laiku atvieglojusi situāciju. Tomēr daudz transporta uzņēmumu, šķiet, darbojas uz apakšlīgumu pamata, pārvadājot preces pa ceļiem ar lētākiem pārvadātājiem no jaunajām dalībvalstīm, tādēļ būtu jāpastiprina konkurences spiediens uz autotransporta tirgus cenām.

[2] Pirmā apstāšanās, lai pārkrautu preces no kravas automašīnām uz *TBE* izbraukšanas vietā, un otra apstāšanās *TBE* ierašanās vietā, lai pārkrautu preces kravas automašīnās.

(31) Komisijas eksperts īpaši ir atsaucies uz *Mercer Management Consulting* pētījumu *Mercer on Travel and Transport, Volume X, Number 1, Fall 2003/Winter 2004*, kurā norādīts, ka dzelzceļa pārvadājumu konkurētspēja ir nomākta, taču nav bezcerīga. Dzelzceļš sniedz priekšrocības, kuras jāizmanto, taču daļēji ir jāpārskata dzelzceļa kravas pārvadājumu koncepcija.

(32) Saskaņā ar šo ekspertu teikto dzelzceļa tīklus ar to augstajām izmaksām vislabāk varētu ekspluatēt, dažādojot izstrādājumus un cenas un izmantojot īpašu sistēmu attiecībā uz ienākumu pārvaldīšanu (*yield management*). Lai aizvietotu cenu noteikšanu atkarībā no katra tirgošanās spējām ar cenu noteikšanu, ņemot vērā transporta vērtību (*value based pricing*), tomēr jāapgūst pārdošanas kultūra.

(33) Tādēļ *Mercer* uzskata, ka dzelzceļa transporta uzņēmumam būtu jāstandartizē savi izstrādājumi un transporta pakalpojumi, nosakot cenas atkarībā no sniegtā izstrādājuma/pakalpojuma vērtības, lai tās būtu viegli saprotamas klientiem. Saskaņā ar *Mercer* ir:

a) jāizveido izstrādājumu moduļi (piemēram, atkarībā piedāvātā transporta no laika, cenas vai izstrādājuma drošības moduļi),

b) jānosaka piedāvājamo pamatizstrādājumu veidi (piemēram, standarta vai ātrie pārvadājumi, kā arī lētais transports), un

c) šiem dažādajiem izstrādājumu veidiem jāizvēlas standartizēti transporta risinājumi.

(34) Ņemot vērā šos eksperta viedokļus, jāsecina, ka parasto vilcienu pārvadājumu jauda ir pārāk liela, un tiem nav nākotnes, ka pārvadājumi ar klasisko "TGV" vilcienu ir ierobežoti un ka pārvadājumiem ar *TBE* piemīt zināmas palielināšanās iespējas Francijas nacionālajā tirgū, taču šī nozare vēl nav pietiekami attīstīta.

2.4. ***SNCF* (jau iepriekš sniegtā informācija)**

(35) Par akciju sabiedrību *SNCF* pārtapa 1938. gadā, no 1983. gada 1. janvāra *SNCF* ir kļuvis par valsts tirdzniecības un ražošanas uzņēmumu (še turpmāk "VTRU") ([1]). Kopš grozījumiem, kas izdarīti ar 1997. gada 13. februāra likumu par "Francijas Dzelzceļa tīkla" (še turpmāk "FDT") valsts uzņēmuma izveidi, *SNCF* (VTRU) mērķis ir ([2]):

— veikt, atbilstoši valsts pakalpojumu principiem, dzelzceļa transporta pakalpojumus nacionālajā dzelzceļa tīklā un

— nodrošināt, atbilstoši tiem pašiem principiem, infrastruktūras vadību ar pilnvaru, ko FDT tam piešķīris līguma veidā.

(36) *SNCF* valde sastāv no astoņpadsmit locekļiem, no kuriem i) septiņi valsts pārstāvji, ii) pieci locekļi izvēlēti, ņemot vērā viņu kompetenci, no kuriem vismaz viens pārstāv lietotājus, izvēlēti ar dekrētu un iii) seši locekļi, no kuriem viens ir darbinieku pārstāvis, šos locekļus ievēlējuši uzņēmuma un filiāļu darbinieki. Valdes priekšsēdētājs tiek ievēlēts ar Ministru Padomes dekrētu. ([2])

(37) Turklāt attiecībā uz komplektēšanas un sūtījumu pārvadājumu ar ātrgaitas vilcienu attīstību (*TBE* attīstības koncepcija), Francijas iestādes norāda, ka "Sernam nav TBE monopola, ciktāl katrs uzņēmējs var lūgt Fret SNCF līdzīgu pakalpojumu. Tomēr līdz šim brīdim neviens Sernam konkurents nav formulējis skaidru lūgumu Fret SNCF. Turklāt Fret SNCF apstiprina, ka tas ir gatavs sniegt ar tādiem pašiem nosacījumiem līdzīgu pakalpojumu jebkuram uzņēmējam, kas to lūgtu. Sernam ir labvēlīgi atbildējis uz kāda uzņēmēja tehniskas sadarbības lūgumiem, kurš vēlējās pārbaudīt TBE piemērotību un efektivitāti."

2.5. **Komisijas 2001. gada 23. maija lēmums *Sernam* 1 (jau iepriekš sniegtā informācija)**

(38) Komisija 2001. gada 23. maija vēstulē (Nr. D/288742, Lieta Nr. NN 122/00 (bijušais Nr. 140/00) – Francija) informēja Franciju par savu lēmumu, atbilstoši kuram loģistikas sadarbība no 2000. gada 1. februāra (telpu un vagonu noma) starp *SNCF* un *SCS Sernam* nav valsts atbalsts, bet *SCS Sernam* komerciālā atbalsta un atveseļošanas pasākumi, ko īstenojis *SNCF*, un kam jātiek īstenotiem no 2001. gada sākuma līdz 2004. gada beigām, ir valsts atbalsts, kas atbilst EK līgumam.

([1]) Regulē 1982. gada 30. decembra iekšējā transporta orientācijas likuma (LOTI) 18. līdz 26. pants. VTRU nevar tikt atzīts par maksātnespējīgu vai tikt apķīlāts.

([2]) Informācija ņemta no *SNCF* tīmekļa vietnes: http://www.*SNCF*.com.

(39) Komisija ir atļāvusi kopējo atbalsta apjomu 503 M€ [1], no kuriem 448 M€ ir pārstrukturēšanas atbalsts un 55 M€ kā bagāžas, preses un aprīkojuma līgumi starp *SNCF* un *Sernam*. Šī atļauja balstījās uz zināmu skaitu pamatnosacījumu, kas ir izskatāmā dokumenta daļa.

(40) Šis atbalsts galvenokārt tika atļauts ar *Sernam* privatizācijas pamatnosacījumu. Būtībā *Sernam* bija jāpārņem 60 % no *Geodis* [2] kapitāla, *Geodis* ir vispārēju tiesību transporta un loģistikas savienība, kotēta Parīzes Biržas otrajā tirgū. 56,6 % tās kapitāla pieder privātiem investoriem (divi nozīmīgākie akcionāri ir *Société Générale* ar Salvépar grupas starpniecību kam pieder 26,6 % kapitāla un 29,7 % balss tiesību, un *AGF-VIE*, kam pieder 8,4 % kapitāla un 9,5 % balsstiesību). 43,3 % kapitāla un 48,6 % balsstiesību pieder *SNCF*.

(41) Tādā veidā *Geodis* bija jāuzņemas pilnīga atbildība par *SCS Sernam* parādiem ierobežotā veidā [3] un jāsedz *Sernam* pārstrukturēsanas papildu izmaksas 67 M€ apmērā. Savukārt *Sernam* no 1999. līdz 2004. gadam apņēmās samazināt uzņēmuma telpu skaitu no 107 uz 72, par 18 % samazināt apgrozījumu, samazināt darbinieku skaitu un veikt pārstrukturēšanu ar iepriekš minēto budžetu un paredzētajā laikā, tas ir, līdz 2004. gada sākumam.

2.6. **Procedūras uzsākšana (jau iepriekš sniegtā informācija)**

(42) Pēc pirmās gada atskaites un pēc iepriekš minētās prasības Komisija konstatēja, ka daļa atbalsta tika piešķirta, lai arī netika ievērots zināms skaits *Sernam 1* lēmuma pamatelementu. Tādēļ Komisija konstatēja atbalsta nelikumīgu izmantošanu un izteica šaubas par šādiem punktiem:

— *Sernam* statūta mainīšanu no komandītsabiedrības uz akciju sabiedrību, kas samazināja *Geodis* ieguldījuma atbildību par *Sernam* parādiem,

— *Geodis* (kam pašam bija grūtības) un kam sākotnēji bija jāpārņem 60 % akciju, līdzdalības samazināšanu *Sernam* par 15 % akciju,

— 15 % papildu *Sernam* akciju pārņemšana, ko veica cits uzņēmums, investīciju un līdzdalības ģenerāluzņēmums *COGIP*. 34 % *COGIP* pieder *Geodis* un 66 % pieder *Sofivir* [4]

— pārstrukturēšanas termiņa pagarināšanu par gadu,

— valsts līdzekļu iepludināšanas pieaugumu par 41 M€, kas atbilst *Sernam* pārstrukturēšanas finansēšanas vajadzību palielināšanai, kas notikusi sākotnējā plāna kavēšanas dēļ [5],

— *Geodis* paredzēto 67 M€ privāto līdzekļu iepludināšanas iespējamo trūkumu, kam bija proporcionāli jāsamazina atbalsta intensitāte,

— adekvātu sākotnējā pārstrukturēšanas plāna grozījumu kompensācijas trūkumu,

— *Sernam* attīstības iespēju atjaunošanos saprātīgā termiņā,

— nelikumīgas konkurences kropļošanas novēršanu,

— vienota atbalsta principa ievērošanu un

— atbalsta ierobežošanu līdz stingram nepieciešamam minimumam,

— pārstrukturēšanas atbalsta īstenošanu saskaņā ar *Sernam 1* lēmumu,

— saskaņā ar līgumu visu kvalificēto vai no jauna kvalificēto atbalstu un/vai nelikumīgi sniegto atbalstu.

Šo šaubu dēļ jāveic jauna *Sernam* pārstrukturēšanas plāna analīze.

[1] Šo summu veidoja 448 M€ (2938 Francijas franku MF) atbalsta pārstrukturēšanai un aptuveni 7 M€ sākumkapitāla ieguldījuma, ko *SNCF* veica 2000. gada 1. februārī, pārceļot savu darbību no sava īpašuma un jauno pilnībā piederošo filiāli, *Sernam SCS* (detaļas tabulā Nr. 3), un no 34 plus 21 M€ (222 MF plus 140 MF) bagāžas, preses un aprīkojuma transporta līgumu veidā; kopējais atļautais apjoms tādā veidā sasniedza 503 M€ (3 300 MF). Detalizētāku informāciju skatīt *Sernam 1* Lēmumā un procedūras Nr. C 32/03 uzsākšanā. (Skaitļi euro un konvertēšana Francijas frankos šī lēmuma tekstā ir noapaļoti uz miljoniem.)

[2] Atgādinājumam, *Geodis* bija jāsaņem 60 % *Sernam* par simbolisku samaksu 1 € (skatīt *Sernam 1* Lēmuma 51. punktu).

[3] Komandītsabiedrībām nav atbildības ierobežojuma.

[4] Savukārt *Sofivir* pieder akcionāriem, kas ir fiziskas personas un *Crédit agricole*.

[5] Šī brīža sadales detaļas skatīt Procedūras uzsākšanā Nr. C 32/03.

(43) Uzsākot procedūru Nr. C 32/03, Komisija atgādināja, ka būtu jāpārbauda, vai elementi, kuru novērtējums procedūras uzsākšanas lēmumā tika uzskatīts par atbilstošu *Sernam 1* lēmumam, tika noformēti korekti (it īpaši attiecībā uz minēto tirgu efektīvu iesaistīšanu konkurencē 2003. gada 31. janvārī [1] – runa ir par līgumiem, kas noslēgti starp *SNCF* un *Sernam* par klientu bagāžas pārvadājumiem, preses pārvadājumiem un *SNCF* aprīkojuma pārvadājumiem), kā arī atgādināja, ka šo šaubu dēļ lieta vēlreiz jāanalizē, balstoties uz pilnu īstenotās pārstrukturēšanas plānu un atspoguļojot jaunos apstākļus.

2.7. **Vēlāka attīstība**

(44) Pēc Komisijas uzsāktās procedūras un atbilstoši pārtraukšanas nosacījumiem, kas noteikti līgumā starp *SNCF* un *Geodis*, no vienas puses, un *COGIP*, no otras puses, ja Komisija uzsāk procedūru vai, ja notiek vēršanās Eiropas Kopienu tiesā [2], *SNCF* jāpārņem 15 % *Sernam* akciju, kuras saņēmuši *Geodis* un *COGIP*.

(45) Saskaņā ar jaunāko informāciju, ko sniegusi Francija, Francijas Republikas sniegtā atbalsta apjoms *Sernam* pēc tā filiāļu izveides ir 489,1 M€. No tā 6,7 M€ ir sākotnējais kapitāls, 419,6 M€ ir operācijas ar kapitālu, 33,5 M€ ir līdzdalības aizdevumi un 29,3 M€ atbilst dzelzceļa strādnieku papildu izmaksām [3]. Šī summa atbilst 448 M€ no pārstrukturēšanas plāna atbalsta apjoma, ko 2001. gada maijā apstiprinājusi Komisija, ņemot vērā jaunos apstākļus pēc Komisijas lēmuma (papildu ieguldījuma kompensācijai, it īpaši attiecībā uz uzņēmuma telpu slēgšanu) šis apjoms palielināts par 41 M€.

(46) Pārējā attīstība, ko min Francija, galvenokārt, sniedzot komentārus par procedūras uzsākšanu, piemēram, *Sernam* pārstrukturēšanas plāna atjaunināšanu, ir apkopota turpmāk Francijas komentāru nodaļā.

(47) Turklāt […] Francijas iestādes […] paziņoja savu lēmumu pakļaut *Sernam* pārdošanas procesam. Pārdošanas nosacījumi ir šādi:

— caurskatāms un nediskriminējošs process,

— pircēja meklēšana Eiropā un

— pārdošana par tirgus cenu.

(48) Tādēļ tās vērsās bankā, kuras uzdevums ir apzināt iespējamos pircējus Eiropas līmenī. Atbilstoši Francijas iestāžu ziņām šīs pārdošanas pēdējam datumam jābūt […].

(49) Tāpēc Komisija ņem vērā Francijas iestāžu vēlmi pārdot *Sernam* savienību kopumā (ieskaitot aktīvus un pasīvus).

3. **IEINTERESĒTO PUŠU APSVĒRUMI**

(50) Turpmāk ir apkopoti vairāku trešo pušu, kas vēlējās palikt anonīmas, kopējie novērojumi. Ņemot vērā lietas apstākļus un jo īpaši Komisijas izteiktos secinājumus, uzsākot procedūru, šīs trešās puses sniedz šādus novērojumus:

(51) Pārstrukturēšanas plāna atļaušana bija atkarīga no lielākās *SNCF* piederošās *Sernam* kapitāla daļas pārdošanas privātam investoram, kurš apņēmās sniegt *Sernam* pārstrukturēšanas izmaksām "paša" ieguldījumu 20 % pasūtījuma apjomā.

(52) Lai novērstu jebkādu nelikumīgu konkurences kropļošanu, *Sernam* vajadzēja nodrošināt pietiekamu kompensāciju šim pārstrukturēšanas atbalstam, samazinot apgrozījumu (par vismaz 18 %) un savas tirgus daļas. Tādēļ prasītāji atzīmē, ka Komisija sava kopsavilkuma 75. punkta ceturtajā daļā norāda, ka: "Lai arī Francija ir piedāvājusi [...] [4] Sernam papildu uzņēmuma telpu slēgšanu, nav skaidrs, no vienas puses, vai šī kompensācija būs pietiekama, un, no otras puses, vai tā būs pieņemama, ņemot vērā jauno lietas kontekstu, kas aprakstīts iepriekš". Prasītāji uzskata, ka papildu uzņēmuma telpu slēgšana nekādā ziņā nav pietiekama kompensācija, ņemot vērā ievērojamo (vismaz 108 miljoni euro (67 + 41 M€)) tā pārstrukturēšanas atbalsta apjoma palielināšanos, kas lūgts *Sernam*, un pārstrukturēšanas perioda pagarināšanu vismaz par gadu.

[1] Atbilstoši Padomes 1993. gada 14. jūnija Direktīvai 93/38/EEK, ar ko koordinē līgumu piešķiršanas procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē (OV L 199, 9.8.1993., 84. lpp.), kurā grozījumi ir izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/4/EK (OV L 101, 1.4.1998., 1. lpp.). Direktīvu 93/38/EEK aizstāja ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/17/EK (OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.).

[2] Procedūras uzsākšanas lēmumā Komisija novērtējusi šos pārtraukšanas noteikumus kā neatbilstīgus Kopienas tiesību aktiem.

[3] *SNCF* sniegtā kompensācija *Sernam* par *Sernam* algoto dzelzceļa strādnieku papildu izmaksām.

[4] Nepublicēta slepena informācija.

(53) Atļautā atbalsta apmērs 2001. gadā nedrīkstēja pārsniegt *Sernam* attīstības iespēju atjaunošanai nepieciešamo mazāko summu. It īpaši Komisijai vajadzēja rīkoties tā, lai *Sernam* turpmāk nevajadzētu izmantot likvīdus, kuri tai būtu ļāvuši turpināt, kā tas būtībā ir šajā gadījumā, noteikt cenas, kas ir zemākas par tirgus līmeni un no konkurentiem "aizvilināt" pieredzējušus darbiniekus (skatīt Komisijas kopsavilkuma 96. punktu).

(54) Prasītāji uzskata, ka nedrīkstētu atļaut *Sernam* atsākt pārstrukturēšanu un saglabāt pieeju atbalstiem, kā arī kropļot konkurenci vienīgi tādēļ, ka tas neievēro (tāpat kā *SNCF*) nosacījumus, kas minēti 2001. gada 23. maija Lēmumā.

(55) Komisijai vajadzētu noraidīt jebkuru jaunu investīciju un attīstības plānu, ko iesniedz *Sernam*/*SNCF* un Francija, zinot, ka *Sernam*/*SNCF* un *Geodis* apzināti pārkāpj Komisijas atļautā pārstrukturēšanas plāna nosacījumus un ka šie uzņēmēji ir vienojušies nepiedalīties nevienā Komisijas pētījumā par šo sākotnējo pārstrukturēšanas plānu, ņemot vērā *SNCF* un *Geodis* parakstītā vienošanās protokola atlikšanas nosacījumus.

(56) Pamatojoties uz vienota atbalsta principa, Komisijai jāseko, lai *Sernam* netiktu atļauts papildu atbalsts. Zinot, ka *SNCF* veiktie pasākumi, lai privatizētu *Sernam* un īstenotu apstiprināto pārstrukturēšanas plānu, nebija pietiekami, lai atjaunotu *Sernam* paredzētajā termiņā, Komisijai būtu jāveic nepieciešamie pasākumi, lai tiktu pieņemts lēmums par *Sernam* likvidāciju un tam nebūtu pieejas jaunam valsts atbalstam.

(57) Savā 2004. gada 19. maija vēstulē, kas reģistrēta 2004. gada 24. maijā, trešās puses nosūtīja papildu informāciju, atbilstoši kurai divpadsmit mēnešos pirms 2004. gada marta (avots *Insee*) uzņēmumu slēgšana transporta nozarē Francijā ir palielinājusies par 21,37 %. Trešās puses uzskata, ka Francijas ceļu transporta nozares nopietno finansiālo problēmu cēlonis ir "slikta konjunktūra, kā arī strukturāli iemesli. Transporta uzņēmumiem nav nekādu iespēju, jo tiem trūkst savu līdzekļu un skaidras naudas. Tādēļ, tikko kā tie zaudē līgumu vai kāds no to klientiem bankrotē, tie būtībā nevar pastāvēt. Tā kā to garantijas bieži ir nepietiekamas, transportētājiem ir grūtāk iegūt banku, sūtītāju, kā arī to piegādātāju uzticību".

(58) Piedevām trešās puses min vairākus "X" [1] uzņēmuma klientus, kuriem *Sernam* vēl nesen sniedzis par 10 % līdz 30 % zemākus cenu piedāvājumus nekā uzņēmums "X":

"X" klienti	*Sernam piedāvātās cenas samazināšana, salīdzinot ar "X" cenu*	Reģions
1. klients	-30 %	Amjēna
2. klients	-15 %	Parīze
3. klients	-10 %	Parīze
4. klients	-20 %	Parīze
5. klients	-20 %	Parīze
6. klients	-20 %	Parīze

(59) Turklāt trešās puses norāda, ka *Sernam* ir sistemātiski piesaistījis "X" [2] uzņēmuma darbiniekus, piedāvājot par 30 % lielāku samaksu nekā uzņēmumā "X".

(60) Trešās puses secina, ka *Sernam* cenšas izmantot saņemto atbalstu, lai iegūtu konkurences pārsvaru tirgū par ļaunu saviem konkurentiem. Tās prasa negatīvu lēmumu un *Sernam* jau piešķirtā atbalsta tūlītēju atdošanu. Tās arī prasa, lai *Sernam* iespējamā pārdošana norisinātos ar tiem pašiem nosacījumiem, kas tika izvirzīti *Geodis* 2001. gadā, un lai tā notiktu ar piemērotu konkursu.

4. **FRANCIJAS KOMENTĀRI**

(61) Savos 2003. gada 19. jūnija, 2003. gada 26. novembra un 2004. gada 14. aprīļa sūtījumos Francija sniedza komentārus, atbildot uz Komisijas uzsākto procedūru, uz trešo pušu komentāriem un pēc notikušām darba sanāksmēm.

FRANCIJAS KOMENTĀRU KOPSAVILKUMS

(62) Francijas iestādes uzskata, ka uz Komisijas izteiktajām šaubām ir sniegušas visas atbildes:

— ievērojama *Sernam* apgrozījuma samazināšana patiešām ir notikusi,

[1] Darbojas tajā pašā konkurences nozarē, kur *Sernam*.
[2] Galvenokārt Parīzes reģionā.

— *SNCF* neaizvietos *Geodis Sernam* nepieciešamā apgrozījuma kapitāla segšanā. Šī finansējuma nepieciešamība, kas 2001. gadā tika novērtēta 67 M€, pašlaik ir tikai 7,8 M€, un to finansēs esošās banku kredītlīnijas,

— kā pārvadājumu, tā komplektēšanas un kurjerpasta sūtījumu pārdošanas cenas starp 2000., 2001. un 2002. gadu patiešām ir palielinājušās,

— preses, bagāžas un iekārtu tirgi, kuru apjoms palicis nemainīgs, ir tikuši atvērti konkurencei,

— *Sernam* ir ieguvis kvalitātes sertifikātu; šajā gadījumā runa ir par *CLIQ* zīmi,

— *Sernam* ir pārgājis uz kurjerpastu. Turklāt tas ir viens no *Sernam* veiksmīga atveseļošanas plāna pamatelementiem.

— Arī *TBE* attīstība ir viens no galvenajiem *Sernam* attīstības elementiem.

(63) Turklāt, un kā to uzsākšanas lēmumā atzīst Komisija, ir tikuši ievēroti arī citi plāna elementi:

— uzsākta uzņēmuma telpu slēgšana, un tā turpinās vēl pēc *Sernam 1* lēmuma,

— pēc dzelzceļa strādnieku atgriešanās *SNCF*, kas ļāva īstenot jaunu iekšējās komunikācijas sistēmu, kas orientēta uz teritoriju un veicina vietējo iniciatīvu, lai attīstītu jaunu, uz rezultātu orientētu kultūru, divu gadu laikā atjaunotas četras piektdaļas darbinieku,

— notiek ražošanas uzņēmumu reorganizācija,

— veikta darbinieku apmācība,

— īstenots jauns transporta plāns,

— īstenota informācijas sistēmu pārslēgšana uz *Geodis* sistēmām.

(64) Atbilstoši 2000. gada 21. aprīlī *SNCF* un *Geodis* parakstītā vienošanās atbilstoši protokola nosacījumiem un paredzētajam termiņam nav varējusi notikt vienīgi tādēļ, ka *Sernam* pieslējies *Geodis* grupai.

DETALIZETAKI FRANCIJAS KOMENTARI

4.1 ***SNCF* vienošanos ar *Geodis* un *COGIP* nederīgums**

(65) Francijas iestādes norāda, ka *Geodis* un *COGIP* noslēgtie protokoli kļuvuši nederīgi tās Komisijas uzsāktās procedūras dēļ, kas bija to atcelšanas nosacījums. Rezultātā *SNCF* pārņēma 15 % *Sernam* akciju, kuras attiecīgi saņēma *Geodis* un *COGIP*.

(66) Attiecībā uz *SNCF* un *Geodis* un *SNCF*, un *COGIP* parakstīto protokolu anulēšanas nosacījumiem Francijas iestādes uzskata, ka tie nebija ne pārmērīgi, ne pretēji Kopienas tiesību normām, ņemot vērā risku, ko uzņemas investors. Tā kā Komisijas lēmums netika pieņemts līdz 2000. gada 31. decembrim (ar anulēšanas nosacījumiem saistīts datums), *Geodis* piekrita pagarināt vienošanās protokolu no 2000. gada 21. aprīļa līdz 2001. gada 30. jūnijam (šajā protokolā bija iekļauts ar Komisijas galīga atbilstības lēmuma pieņemšanu pirms 2000. gada 31. decembra saistīts apturēšanas nosacījums). Pa to laiku 2001. gada 23. maijā tika pieņemts *Sernam 1* lēmums. Tomēr kā uzskata Francijas iestādes, tas stājās spēkā tikai 2001. gada 14. decembrī, divus mēnešus pēc tā publicēšanas. Šajā laikā protokols bija kļuvis nederīgs, un *SNCF* bija spiests pārrunāt jaunu protokolu ar *Geodis*. Tiek atgādināts, ka, lai arī *SNCF* ir pirmais *Geodis* akcionārs ar 45 % tā akciju kapitāla, tam nepieder kontrole, turklāt tas nevar piedalīties balsojumā par *Geodis* lēmumiem attiecībā uz *Sernam*. Tādēļ *SNCF* nebija nekādu tiesību traucēt *Geodis* piemērot protokolu, kurš bija kļuvis nederīgs, pat, ja lēmums bija piemērojams kopš tā paziņošanas dalībvalstij. Turpretī *SNCF* darīja visu iespējamo, lai piemērotu pārstrukturēšanas plānu.

(67) Francijas iestādes secina, ka pirmā protokola nederīgums (galīga lēmuma par *Geodis* trūkuma dēļ pirms 2001. gada 30. jūnija), otrā protokola apspriešanas ilgums un *Geodis* veiktie grozījumi attiecībā uz pirmo protokolu (tā finansiālo grūtību dēļ), nav piedēvējami ne *Sernam*, ne *SNCF*, ne Francijas iestādēm.

(68) Taču saskaņā ar Francijas iestādēm šo vienošanos nederīgums nav traucējis attīstības sinerģiju starp *Geodis*, *COGIP* un *Sernam*. […].

4.2. **Plāna īstenošanas termiņi**

(69) Francijas iestādes norāda, ka, lai arī kopš 2000. gada tikuši veikti atveseļošanas pasākumi, pārstrukturēšanas plāna sākums varēja tikt piemērots tikai no 2003. gada 1. janvāra līdz ar Šarla Anrī Bruso (*Charles Henri Brousseaud*) k-ga stāšanos *Sernam* izpilddirektora amatā un Žana Mišela Tremlē (*Jean Michel Tremelet*) k-ga stāšanos finanšu direktora amatā, lai arī ar sešu mēnešu nokavēšanos.

4.3. **Atbalsta palielināšana par 41 M€**

(70) Francija norāda, ka šī finansējuma nepieciešamība būtībā atbilst pārrunām par nepieciešamā perioda laikā reģistrēto zaudējumu finansēšanu un plāna pieņemšanai jaunajos apstākļos. Šie jaunie apstākļi izriet no pārmaiņām, kas notikušas kā *Geodis*, tā ekonomiskajā vidē Komisijas veiktās lietas pārbaudes laikā pēc *Sernam 1* Lēmuma.

a) Dzelzceļa pakalpojumu kvalitātes pasliktināšanās sekas ([…] M€): pēc divu nedēļu streika 2001. gada pavasarī *SNCF* bija jāaptur dzelzceļa transporta plāna izmantošana ap *Villeneuve St-Georges* mezgla punktu. Lai samazinātu klientu zaudējumus, *Sernam* tas steidzami bija jāaizstāj ar ceļa transporta plānu, kas steigas dēļ nebija pilnīgs, un cenas nebija pārrunātas labvēlīgos apstākļos. Tādēļ *Sernam* cieta zaudējumus, kas 2001. gadā vērtējami […] M€ apmērā, ieskaitot apgrozījuma zaudējumus […] M€ un […] M€ izdevumus īpašu strīdu dēļ, ar ko *Sernam* bija jāsaskaras.

b) Atveseļošanas plāna īstenošanas neparedzamā nobīde ([…] M€): Tam, ka pasliktinājās dzelzceļa pakalpojumi, pievienojās arī darbības zaudējumi septiņu neskaidrības mēnešu laikā (no 2001. gada jūnija līdz decembrim), kas bija saistīti ar sarežģītajām pārrunām ar *Geodis*. Tā kā *SNCF* un *Geodis* vienošanās, kuru termiņš beidzās 2000. gada beigās, bija nederīga, 2001. gada beigās (2001. gada 21. decembrī) *SNCF* bija spiests pārrunāt jaunu vienošanās protokolu ar *Geodis*, citi ieinteresētie pārpircēji konkursā pa šo laiku pievērsās citām investīcijām. Šīs sarunas vēl grūtākas padarīja tas, ka arī paša *Geodis* situācija 2001. gadā bija pasliktinājusies. Jaunas vienošanās parakstīšanas termiņš vēl paildzināja smagu zaudējumu periodu, jo kavējās pārstrukturēšanas plāna īstenošana, kas varēja sākties tikai 2002. gada 1. janvārī. Papildu uzkrātie zaudējumi sasniedza aptuveni […] M€.

c) Aģentūru slēgšanas papildu izdevumi ([…] M€): un ar dzelzceļa strādniekiem saistīto papildu izmaksu kopējā ekonomika ([…] M€) Pārstrukturēšanas plāna finansējuma pārsniegšana ([…] M€) skaidrojama galvenokārt ar lielākām, kā paredzēts, aģentūru slēgšanas izmaksām (atlaišanas, sociālās likumdošanas pastiprināšana utt.). Tas tika vispārēji kompensēts ar mazākām papildu izmaksām attiecībā uz dzelzceļa strādnieku statusa darbiniekiem ([…] M€). *SNCF* prasība par pastāvīgo darbinieku atgriešanos bija stingrāka un straujāka, nekā paredzēts, bet šo darbinieku izteiktās ģeogrāfiskās prasības palēnināja viņu pārklasificēšanu un radīja aģentūru darbības traucējumus un atgriešanās izmaksu palielināšanos, salīdzinot ar tām, kas paredzētas esošajā sociālajā plānā. Sākotnējais plāns paredzēja […] pastāvīgo darbinieku (dzelzceļa strādnieku) saglabāšanu. Patiesībā *Sernam* palika tikai […] dzelzceļa strādnieki, tātad […] M€ ietaupījums attiecībā pret gaidāmajām papildu izmaksām. Tai pat laikā, tā kā atgriešanās *SNCF* bija straujāka (gandrīz […] darbinieku atgriezās vienīgi 2000. gada novembra mēnesī un gandrīz […] darbinieku atgriezās četros 2001. gada mēnešos) un lielākā skaitā, nekā paredzēts, 2001. gadā *Sernam* bija steidzami jāpieņem darbā neapmācītus darbiniekus lielākā skaitā, nekā paredzēts, noslēdzot ar tiem privāttiesību līgumus. Visbeidzot, palikušais personāls tika pakāpeniski samazināts, radot papildu atlaišanas izmaksas, salīdzinot ar sākotnējā plānā paredzētajām izmaksām.

d) Dalības kredīti ([…] M€): atbilstoši vienošanās protokolam, kas 2001. gada 21. decembrī parakstīts ar *Geodis*, *SNCF* reāli izmaksāto dalības kredītu apjoms tika samazināts par jau veikto investīciju summu 2000. un 2001. gadu periodos. Tādēļ sniegtā aizdevuma apjoms tika samazināts par […] M€.

4.4. **No *Geodis* gaidāmie 67 miljoni euro (atbilstoši 2001. gada 23. maija Lēmumam)**

(71) Francijas iestādes uzskata, ka pārstrukturēšanas kopējās izmaksas, kas *Sernam 1* lēmumā ir 515 M€, 448 M€ apjomā ir jāfinansē *SNCF* un 67 M€ apjomā ir jāfinansē *Geodis*. Apgrozāmā kapitāla vajadzības (še turpmāk "AKV") apjoma palielināšana par 61 M€ 2000. gada beigu dezorganizācijas dēļ bija saistīta ar dzelzceļa darbinieku masveida atgriešanos (vairāk kā 1600 darbinieku atgriezušies 2000. gada periodā). Francija norāda, ka šī summa atbilst darbības kredīta apmēram, ko *Geodis* piešķīris *Sernam* (AKV finansējums). Patiesībā šie traucējumi radīja aizkavēšanos un incidentus preču pārvadājumos, tādā veidā izraisot daudzus strīdus un ļoti nozīmīgu klienta kredītu pagarināšanu. Vidējais klienta kredītu atdošanas termiņš 2000. gada beigās bija garāks par četriem mēnešiem. Francijas instādes norāda, ka 2002. gada pirmajā pusē paredzētā AKV bija samazinājušās līdz […] M€, balstoties uz aptuveni trīsdesmit dienu vidējo apgrozījuma kredītu, un tās tika finansētas no esošiem banku kredītiem. Šīs AKV 2002. gada 31. decembrī bija tikai […] M€, kas tika finansēti no esošām banku kredītlīnijām. Francija uzskata, ka *Sernam* veiktie pasākumi, lai samazinātu apgrozījuma kapitāla vajadzību, ļauj apgalvot, ka sākotnēji paredzētie 67 M€, kuru finansējumu vajadzēja nodrošināt *Geodis*, vairs nav nepieciešami.

4.5. ***Sernam* cenas**

(72) Francijas iestādes norāda, ka kopš 1995. gada *Sernam* ir īstenojis jaunu tarifu paaugstināšanas stratēģiju, kuras mērķis ir atjaunot darbības rentabilitāti, pārvērtējot kurjerpasta un pārvadājumu ieņēmumus. Šī politika atspoguļojas konkrētos rezultātos, kas norādīti turpmāk:

(73) Kurjerpasts: lai izveidotu salīdzinājumu starp *Sernam* un tirgus stāvokli, *Sernam* kā rādītāju izvēlējies cenu par kilogramu. Patiesībā *Sernam* vidējā sūtījuma svars ir lielāks nekā vidējais sūtījuma svars tirgū ([…] kg pret 29 kg 2003. gada jūnija beigās). Taču sūtījumu cena par kilogramu samazinās atkarībā no svara (jo smagāks sūtījums, jo zemāka cena par kilogramu). Lai dati būtu salīdzināmi, *Sernam* ir izvēlējies salīdzināt cenas par kilogramu sūtījumiem, kuru svars ir starp 25 kg un 35 kg, kas ir vidējais sūtījumu svars kurjerpasta tirgū.

2003. gada 2. ceturksnis, kurjerpasts	*Sernam* (kopējais)	*Sernam* svars starp 25 kg un 35 kg	Tirgus (tāds pats svars)
Cena/kg (euro)	[…]	[…]	1,07
Sūtījuma svars kg	[…]	[…]	29,00

(74) Tātad *Sernam* sūtījumu, kuri atrodas tirgus vidējā svara posmā, cena ir […] €/kg attiecībā pret tirgus vidējo cenu 1,07 €/kg. Tātad šajā vidēja svara posmā *Sernam* cenas ir augstākas par tirgus cenām.

(75) Turklāt Francijas iestādes norāda, ka 2003. gada 1. ceturksnī *Sernam* cenas cēlušās par […] punktiem, salīdzinot ar 2001. gada 1. ceturksni, tirgus cenām pieaugot par 13 punktiem. Tajā pašā laikā *Sernam* sūtījumu svars ir ievērojami palielinājies (palielināšanās par […] punktiem), salīdzinot ar tirgus sūtījumu svaru (samazināšanās par septiņiem punktiem). Tā kā cena par kilogramu samazinās, palielinoties svaram, tad, ja *Sernam* sūtījumu vidējais svars ievērojami pieaugs, kamēr tirgus svars samazinās, var sagaidīt, ka *Sernam* rādītāju vērtība cena/kg ievērojami samazināsies. Taču *Sernam* rādītājs cena/kg palielinās, un šī palielināšanās ir pat lielāka nekā tirgū. Šo faktu apstiprina 2003. gada otrajā trimestrī pieejamie dati par *Sernam*, izņemot nakts sūtījumus.

(76) Tradicionālie pārvadājumi: Francijas iestādes norāda, ka tāda pati analīze tika veikta par sūtījumiem, kuru svars ir starp 95 kg un 105 kg (sūtījumu vidējais svars pārvadājumu tirgū).

(77)

2003. gada 2. ceturksnis, pārvadajumi	*Sernam*	*Sernam* svars no 95 kg līdz 105 kg	Tirgus (tāds pats svars)
Cena/kg (euro)	[…]	[…]	0,33
Sūtījuma svars kg	[…]	[…]	98,00

(78) *Sernam* sūtījumu, kuri atrodas tirgus vidējā svara posmā, cena ir […] €/kg, tātad augstāka nekā tirgū.

(79) Turklāt Francijas iestādes norāda, ka no 2001. gada 1. ceturkšņa līdz 2003. gada 1. ceturksnim (un tāds pats periodā no 2001. gada 1. ceturkšņa līdz 2003. gada 2. ceturksnim) *Sernam* cenu pieaugums, salīdzinot ar tirgus cenām, ir par […] lielāks. Tajā pašā laikā, salīdzinot ar tirgus sūtījumu svaru (samazināšanās par trim punktiem), *Sernam* sūtījumu svars ir nedaudz palielinājies (palielinājums par […] punktiem). Tā kā cena par kilogramu samazinās, palielinoties svaram, arī *Sernam* kilograma cenas izmaiņas bija nozīmīgākas par izmaiņām tirgū. Šo faktu apstiprina 2003. gada otrajā ceturksnī pieejamie dati.

4.6. ***Sernam* rādītāju attīstība**

(80) Vispirms Francijas iestādes norāda, ka *Sernam* nav likumīgi spiests veidot konsolidētus rēķinus un ka tādēļ tam nevar pārmest, ka tas nav publicējis informāciju par šādiem rēķiniem. Tomēr Francijas iestādes ir iesniegušas Komisijai *Sernam* konsolidētās finanšu atskaites par 2002. gadu.

(81) Attiecībā uz rādītāju attīstību no 2000. gada līdz pat 2006. gada prognozēm Francijas iestādes sniedz šādas ziņas:

	2000.	2001.	2002.	2003. prognoz.	2003. reāli	2004.	2005.	2006.
Apgrozījums	552	573	449	430	414	431	452	449
Bruto darbības peļņa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizācijas apropriācijas	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Piegādes apropriācijas	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Pārstrukturēšanas izmaksas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Atteikšanās no dalības kredīta	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Finanšu rādītāji	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Rādītāji pirms nodokļiem	-104	-102	-78,3	-87,1	-85	-40,9	0,1	3,4

(82) Saskaņā ar šīm ziņām un, pamatojoties uz paredzētajiem un jau daļēji īstenotajiem pārstrukturēšanas pasākumiem, 2005. gadā *Sernam* vajadzētu sasniegt neitrālu rādītāju un 2006. gadā sākt gūt peļņu.

4.7. ***Sernam* tirgus daļas**

(83) Francijas iestādes uzskata, ka no uzņēmēju klasifikācijas pēc darbības veida tabulas, ko izveidojuši revidenti, balstoties uz žurnāla *Logistique Magazine* datiem, pirmkārt izriet, ka *Sernam* Francijā starp 1998. un 2002. gadu ir pārgājis no trešā uz desmito pārvadājumu līmeni, un no piektā uz sesto ekspressūtījumu līmeni šajā pašā laika posmā. Francijas iestādes ir sniegušas šo tabulu:

	1998.				2001.				2002.	
	Sernam		*Logistique Magazine*		*Sernam*		*Logistique Magazine*		*Logistique Magazine*	
	Tirgus daļa %	Līmenis	Tirgus daļa %	Līmenis	Tirgus daļa %	Līmenis	Tirgus daļa %	Līmenis	Tirgus daļa %	Līmenis
Sūtījumi Francijā	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Kurjerpasts Francijā	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Starptautiskie sūtījumi	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*	
	Tirgus daļa %	Līmenis	Tirgus daļa %	Līmenis	Tirgus daļa %	Līmenis	Tirgus daļa %	Līmenis	Tirgus daļa %	Līmenis
Starptautiskais kurjerpasts	1	9	2,21	7	1,01	7	1,14	6	0,83	
	5,4		4,98		4,23		4,21		3,38	

4.80. **Apgrozījuma samazināšana**

(84) Saskaņā ar Francijas iestāžu 2004. gada 14. aprīļa vēstuli *Sernam* apgrozījuma attīstība ir šāda:

Apgr.-1								
Sernam apgrozīj.	2000.	2001.	2002.	2003. (progn.)	2003. (reāli)	2004.	2005.	2006.
Sernam apgrozījums M€	552	573	449	430	414	431	452	449
Sernam apgrozījums(100 bāze 2000. g.)	100	104	81	78	75	n.a.	n.a.	n.a.
Ikgadēja apgr. samazināšana M€		4	-22	-4	-6	n.a.	n.a.	n.a.
Apgr. novērtējums % starp 2000. g. un attiecīgo gadu (*)		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

Apgr.-2					
Bruto dati – kurjerpasts pārvadājumi skaitļos (bez tirgus vērtējuma korekcijām)	2000.	2001.	2002.	2003.	novērtējums starp 2000. - 2003. g. %
Sernam kurjerpasta apgrozījums M€	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sernam sūtījumu apgrozījums M€	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rādītājs: *Sernam* ekspress/sūtījumi	[…]	[…]	[…]	[…]	
Kurjerpasta+sūtījumu apgrozīj. (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
kurjerpasta daļa % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
sūtījumu daļa % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	

Apgr.-3					
Kurjerpasta pārvadājumu dati punktos (100 bāzes 2000. g.) (tirgus rādītāju izlabotie dati)	2000.	2001.	2002.	2003.	novērtējums starp 2000. - 2003. g. punktos
Sernam kurjerpasts (izlabotiem tirgus rādītājiem)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sernam sūtījumi (izlabotiem tirgus rādītājiem)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rādītājs: kurjerpasts/sūtījumi (izlabotiem tirgus rādītājiem)	[…]	[…]	[…]	[…]	

(*) Informācija neizriet tieši no Francijas iestāžu sniegtās informācijas, bet to pievienojusi Komisija.

(85) Saskaņā ar Francijas ziņām *Sernam* apgrozījuma attīstība pārvadājumos un kurjerpasta sūtījumos no 2000. līdz 2003. gadam rāda, no vienas puses, *Sernam* klātbūtnes samazināšanos abos tirgos un, no otras puses, zināmu *Sernam* darbības pārorientēšanos kurjerpasta sūtījumu virzienā.

(86) *Sernam* apgrozījums no 2000. līdz 2005. gadam samazinājies par 18 %. Apgrozījuma daļa, kas saistīta ar tradicionāliem pārvadājumiem, būtu samazinājusies par […]%, un tā daļa, kas saistīta ar kurjerpasta pārvadājumiem, no 2000. līdz 2003. gadam par […] %. Ja ņem vērā Francijas iestāžu veiktos labojumus, lai ievērotu tirgus attīstību, *Sernam* pārvadājumu apgrozījuma samazināšanās tādā pašā periodā būtu vēl daudz nozīmīgāka (par […] %), tai pat laikā, kad kurjerpasta apgrozījums samazinās pavisam nedaudz, […] % vietā sasniedzot […] %.

(87) Turklāt saskaņā ar Francijas iestāžu ziņām ir notikušas zināmas darbības pārveides, jo kurjerpasta pārvadājumu rādītāji, salīdzinot ar tradicionālajiem, bija […] 2000. gadā un […] 2003. gadā. Tātad *Sernam* tradicionālo sūtījumu daļa ir samazinājusies par labu kurjerpastam. Tomēr no cita viedokļa skatoties, ja ņem vērā kopējo tradicionālo un kurjerpasta sūtījumu apgrozījumu, tradicionālie sūtījumi aizņem lielāko darbības daļu ar […] % 2000. gadā un […] % 2003. gadā attiecīgi pret […] % un […] % kurjerpasta sūtījumu.

4.9. **Personāla samazināšana**

(88) *Sernam* personāls ir samazināts šādi:

	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.
23.5.2001. Lēmums	5050			3900		2600	
Sernam personāls 31.12.			4257	3800	3259	2995	[…]

(89) Saskaņā ar 2001. gada 23. maija Lēmumu 2004. gadā personāls bija jāsamazina līdz 2600 darbiniekiem. Taču patiesībā 2004. gadā *Sernam* vēl ir 2995 darbinieki, bet 2005. gadā […] darbinieki, kas ir mazāk nekā 2004. gadam noteiktais mērķis.

(90) Lai īstenotu jaunos mērķus, šādi ieteiktai darbinieku skaita samazināšanai jāsniedz *Sernam* nozīmīgus ietaupījumus un nepieciešamo elastību un piemērošanās spēju.

4.10. **Uzņēmuma telpu slēgšana un reorganizācija**

(91) Telpu slēgšana: Francijas iestādes norāda, ka *Sernam* pārsniegs 2001. gada 23. maija Lēmumā noteiktos mērķus attiecībā uz šķirošanas telpu slēgšanu:

	1999.	2001. (31.12.)	2002. (31.12.)	Mērķis 2002. gada beigās	Mērķis 2003. gada beigās		
23.5.2001. Lēmuma mērķi	107	87	80	74	72	32,71 %	
(katra gada 31.12.)		2001. (31.12.)	2002. (31.12.)		2003. (31.12.)	2004. (31.12.)	2005. (31.12.)
Sernam uzņēmumu telpu skaits		87	74		62	61	61
Attīstība % no 1999. līdz 2005. gadam							-43

Atbilstoši Francijas iestāžu ziņām dati kursīvā ir prognozes.

(92) Telpu reorganizācija: iepriekšējais *Sernam* tīkls bija ļoti slikti piemērots peļņas gūšanai, jo tas bija pārlieku plašs (telpu skaita ziņā), slikti izvietots (it īpaši ar pārāk dārgām telpām, jo tās atradās pilsētas centrā (Parīzē)), un pat šķirošanas telpu iekārtojums bija nepiemērots [1]. Šo telpu skaita samazināšana gandrīz uz pusi, kā arī šķirošanas daļēja pārcelšana no pilsētas uz nomali un ceļu transporta plānam piemērotām telpām ļāva samazināt uz pusi *Sernam* īres izmaksas un ir viens no galvenajiem elementiem, lai racionalizētu un padarītu efektīvāku šķirošanu un pārvadājumus ar nolūku atjaunot ilglaicīgu *Sernam* darbību.

4.11. **Palikušo telpu pārcelšana un modernizācija**

(93) No pastāvīgām *Sernam* darbības telpām divdesmit piecās ir apstākļi, kas nav savienojami ar esošajiem specialitātes produktivitātes rādītājiem. Lai arī lielākoties tās ir izvietotas lielās pilsētās, tās tomēr ir būtiskas, lai varētu saglabāt pastāvīgu un vienotu tīklu. Lai nodrošinātu šo telpu piemērotību, apmierinošās ģeogrāfiskās vietās (tas attiecas uz trim vietām) *Sernam* ir uzsācis esošo telpu modernizācijas politiku, citos gadījumos telpas tiek pārceltas (tas attiecas uz divdesmit divām vietām). Pārcelšana notiek vai nu uz *Sernam* atjaunotām esošām telpām, vai arī jaunām telpām.

[1] Francijas iestādes norāda, ka izmantotās telpas bija daļēji novecojušas. Tās bieži atradās pilsētu centros, nevis kā lielākajai daļai pārvadātāju, loģistikas zonās pilsētu nomalēs, kas ir ātrāk pieejamas no lielajām ceļu maģistrālēm un labāk novietotas, attiecībā pret industriālajām zonām, kur koncentrējas lielākā daļa *Sernam* klientu. Šāds izvietojums vispirms atbalsojas pārāk augstajās *Sernam* īres maksās. Kopš 2001. gada maija jauktās dzelzceļa/ceļu aģentūras (dzelzceļa platforma no vienas puses, ceļa no otras) tiek izmantotas tikai kā ceļa aģentūras. Šādi tās tiek izmantotas kā vienpusējas platformas. Tāda izmantošana tās padara nepietiekami produktīvas (lielāks platformas laukums, nekā klasiskā divpusējā aģentūrā, līdz ar to lielāks attālums, kas sūtījumam jāveic pa platformu, līdz ar to vairāk krāvēju, lai tos pārvadātu un lielāks sūtījumu sabojāšanas risks). Turklāt teritorija nav piemērota jauno iekārtu prasībām: laukumi, kas ietver platformas ir pārāk šauri un apgrūtina izkraušanas manevrus (tādēļ tie aizņem vairāk laika, nekā normālas konfigurācijas iekārtā), dažviet pat dara tos neiespējamus, kavējot uzņēmēju veikt kravas automašīnu izkraušanu pie vārtiem, kas ļautu uzlabot platformu apkalpošanu. *Sernam* paketes sadales un sliktās konjunktūras dēļ, liela daļa aģentūru bija pārāk lielas.

(94) Šis modernizācijas un pārcelšanas plāns ļaus uzlabot tīkla darbības rādītājus par […] M€ (pilna gada laikā, ārpus *Ile de France* reģiona, uz kuru attiecas divu telpu pārcelšana un divu telpu modernizācija). Būtībā šajās modernajās, drošajās un uzlabotajās iekārtās *Sernam* i) par 50 % samazina platformu teritoriju, ii) par […] % samazina platformas administrācijas darbinieku skaitu, iii) samazina ar sūtījumu bojājumiem saistīto strīdu skaitu, iv) samazina nozagto sūtījumu skaitu un v) uzlabo kravas automašīnu izkraušanu uz platformām, samazinot to dīkstāvi. Pārcelšana uz jaunām telpām vidēji sniedz 15 % ietaupījumu, salīdzinot ar pašreizējo īres maksu.

4.12. **Jaunas informācijas sistēmas**

(95) Ar *Geodis* atbalstu *Sernam* pārslēdza savas informācijas sistēmas uz divām jaunām vadības programmatūrām (*Aanael* un *Alizée 2000*), kam jāuzlabo *Sernam* turpmākās operācijas.

4.13. **No tradicionālajiem pārvadājumiem pie ekspespārvadājumiem**

(96) Francijas iestādes norāda, ka 2003. gada janvārī *Sernam* apvienoja savus pārvadājumu un kurjerpasta plānus vienā kurjerpasta pārvadājumu [1] ceļu plānā [2], kas risinās ap *TBE* koncepciju. Pateicoties šim transporta plānam, *Sernam* transporta apjoms šobrīd ir tāds, lai veiktu tikai kurjerpasta pārvadājumus un piegādātu visus izstrādājumus ar kurjerpakalpojumu kvalitāti (*Cliq* [3] sertifikāts, kas garantē drošību, uzticamību, termiņu un pārvadājamo sūtījumu izsekojamību), lai arī tikai aptuveni trešā daļa ir īsti kurjerpasta pakalpojumi [1]. Šī kvalitātes garantija klientam it īpaši ir ļāvusi nozīmīgu ar tiesas procesiem saistītu izmaksu samazināšanu, līdz ar to ievērojami samazinot apgrozījuma kapitāla nepieciešamību [4].

(97) *Sernam* apgrozījums, sadalīts uz dažāda veida klientiem, rāda, ka […] % *Sernam* kopējā apgrozījuma (kas atbilst […] % klientu) tiek īstenots ar dažādu kurjerpasta pakalpojumiem, kur *Sernam* nekonkurē ar to pārvadātāju piedāvājumu, kam nav kurjerpasta pārvadājumu. Tādā veidā […] % klientu veidotā apgrozījumu veido:

— […] % kurjerpasta pakalpojumu,

— […] % pārvadājumu pakalpojumu un

— […] % nomas pakalpojumu.

(98) Atlikušos […] % no *Sernam* apgrozījuma veido klienti, kas neizmanto kurjerpasta pakalpojumus.

---

[1] Francijas iestāžu sniegtā informācija 2004. gada 22. marta sanāksmē.

[2] Atgādinājumam, runa ir par i) steidzamiem kurjerpasta sūtījumiem: piegāde tajā pašā dienā dažu stundu laikā (izmantojot TGV kravas nodalījumus), ii) nakts piegādi (četru līdz astoņu stundu laikā atsevišķā tamburā), iii) "H" kurjerpasta sūtījumiem: piegāde nākamās dienas rītā pirms 12.00, iv) priekšrocību ekspressūtījumiem: piegāde nākamajā dienā līdz 18.00), v) "Tempo" kurjerpasta sūtījumiem: piegāde 48/72 stundu laikā Eiropā, vi) kravas ekspressūtījumiem: vienas līdz 25 tonnu kravu pārvadājumi Francijā un Eiropā un vii) "Disram": kravas paliktņu industriālā piegāde.

[3] *Cliq* sertifikāts garantē uzticamību visos pārvadājumu posmos, reaģēšanu visā tīklā, skaidru procedūru drošību un caurskatāmību ikdienā un ārkārtas gadījumā.

[4] Apgrozījuma kapitāla vajadzība, kas saistīta ar vairāk kā četrus mēnešus ilgu klientu kredītu atgūšanu 2000. gada beigās, veidoja nozīmīgu iepriekš minēto finansiālo vajadzību 67 M€ daļu. Šīs izmaksas varēja tikt samazinātas līdz […] M€ 2002. gada 31. decembrī, un tām bija jāsasniedz specialitātes normas pārstrukturēšanas plāna beigās.

4.14. **No autoceļa uz dzelzceļu (*Train Bloc Express*)**

(99) *TBE* koncepcija: *TBE* [1] ir regulārs vilciens, kas kursē ar palielinātu ātrumu pēc noteikta saraksta ar noteiktu vagonu skaitu, un tas domāts tradicionālo sūtījumu, un īpaši kurjerpasta pārvadājumiem, un iekļaujas pakalpojumu projektā, kas vienlaicīgi piedāvā: kvalitāti, uzticamību, drošību, ātrumu (160 km/h uz klasiskajām līnijām, 200 km/h uz TGV līnijām) un ļauj vēlu saņemšanu (līdz ar to labāku šķirošanu).

(100) Saskaņā ar Francijas iestādēm "šo pakalpojumu piedāvājuma specifika ir saistīta ar dzelzceļa transporta veidu (TBE tiek uzraudzīti tikpat stingri, kā TGV, pat ja tie nekursē pat TGV līnijām). *TBE* iekļaujas ilgstošas attīstības politikā (tas papildina smago svaru pārvadājumus tirgus nozarē – kurjerpasta pārvadājumos -, kur 12 tonnu kravas automašīnas šobrīd kursē ar ātrumu 110 km/h, kas tuvākajā nākotnē tiks pārskatīts Eiropas likumdošanā [2]). Turklāt tas pilnībā iekļaujas Baltās Grāmatas Transporta politikas orientācijā līdz 2010. gadam un nacionālo dzelzceļa tīklu savienotas darbības shēmā. Lai pakāpeniski pārietu no sūtījumiem uz ekspresspārvadājumiem, Sernam izvēlējās tieši *TBE* tehnoloģiju".

(101) Saskaņā ar Francijas iestāžu ziņām viens *TBE* vagons var pārvadāt aptuveni 100m³ preču. 1500 m³, ko *TBE* 2002. gadā pārvadāja vienā dienā, atbilst aptuveni 30 kravas automašīnām dienā. 2006. gadā tas atbildīs 120 kravas automašīnām dienā jeb 6000 m³, ko *Sernam* plāno pārvadāt ik dienas ar *TBE*, tādā veidā palīdzot mazināt sastrēgumus uz ceļiem un saudzēt vidi.

(102) *TBE* konkurētspēja: divi *TBE* vilcieni, kas katru nakti kursē starp Parīzi un Oranžu, no vienas puses, un Parīzi, Bordo un Tulūzu, no otras puses, kursē ar ātrumu 160 km/h, pat 200 km/h pa liela ātruma līnijām, kas atrodas starp šīm pilsētām, nodrošinot kurjerpasta pārvadājumu konkurētspēju.

(103) Saskaņā ar Francijas iestādēm kurjerpasta pārvadājumi šobrīd attīstās garās distancēs, izmantojot piemērotus ātrgaitas transportlīdzekļus. Tādēļ *TBE* ir viena no iespējām, kas ļauj *Sernam* atbrīvoties no pārvadājumiem pa ceļiem. *Sernam* satiksmē, ko tieši apkalpo *TBE*, jau šobrīd ir […] M€ apgrozījuma (salīdzinot ar […] M€ komplektēšanas (103) apgrozījuma). *Sernam* transporta plāns ir tehniski organizēts ap *TBE*, un tādēļ nav šķirams no šīs tehnikas [2].

(104) Saskaņā ar Francijas iestādēm "kravu pārvadāšanai kurjerpasta pārvadājumu uzņēmumi izmanto vieglo autotransportu (12 t). Ziemeļu-Dienvidu garajās distancēs Sernam izmanto vilcējspēka izmaksu ziņā dārgāku dzelzceļa risinājumu (tātad, nekropļojot konkurenci). Tomēr šīs vilcējspēka izmaksas kompensē citi transporta plāna uzlabojumi (vēlīna pieņemšana, līdz ar to labāka komplektēšana), kam pievienojas pakalpojumu priekšrocības (ātrums, uzticamība, drošība, vides aizsardzība [2])."

(105) *TBE* ir jau noslogots: saskaņā ar Francijas iestādēm dažādu *TBE*, kas darbojas Francijā, jauda jau ir noslogota, un *Sernam* izskata iespēju izmantot citus *TBE*. Patiesībā, lai spētu nodrošināt iepriekš minēto dzelzceļa sakaru augošās prasības, 2005. gada *Sernam* cer pārcelt četras jauktās aģentūras uz iekārtām, kas ir labi savienotas ar dzelzceļa plānu un var uzņemt divreiz lielāku skaitu *TBE* nekā pašlaik [3]. Turklāt *Sernam* jau ir uzsācis sarunas, lai 2005. gada 1. janvārī *SNCF* varētu tam nodrošināt ieteikto papildu jaudu.

---

[1] Atgādinājumam, šie *TBE* sastāv no klasiskām ritošām iekārtām, kurām veikti tehniski uzlabojumi, kas ļauj braukt ar ātrumu 200 km/h pa liela ātruma līnijām: i) klasiskās lokomotīves ar palielinātu vilcējspēku, ii) klasiskie vagoni, aprīkoti ar speciālām asīm, iii) ierobežots sastāva garums (lielākais deviņi līdz divpadsmit vagoni, atkarībā no līnijām) ar elektronisku un automātisku bremzēšanas spēku sadali starp dažādiem vagoniem, atkarībā no to atrašanās vietas sastāvā, lai novērstu jebkādu savienojuma pārtrūkšanu. Turklāt sastāvu, kas ir veidoti no neatdalāmu vagonu blokiem, drošība ir līdzīga TGV. Balstoties uz iepriekš iegūtām dzelzceļa zināšanām, Sernam tādā veidā spēja attīstīt jaunu *TBE* koncepciju.

[2] Pasvītrojusi Komisija.

[3] Runa bija par i) diviem papildu vilcieniem abos virzienos starp Parīzi un Oranžu, ii) vienu vilcienu abos virzienos starp Parīzi un Bordo iii) vienu vilcienu abos virzienos starp Parīzi un Tulūzu.

(106) Turklāt attiecībā uz *Sernam* multimodālo sistēmu (proti, četru multimodālo centru (Parīze-Ševalerē, Bordo, Tulūza, Oranža) četru darbības pārskatu apvienošanu), Francijas iestādes norāda, centru rādītāji tika plānoti 2004. līdz 2010. gadam pakāpeniskā pārvadājumu aizvietošanas ar kurjerpasta pārvadājumiem stratēģijā, it īpaši garo distanču (nacionālo Ziemeļu-Dienvidu) pārvadājumos.

(107) Pakāpeniska pārvadājumu aizvietošana ar kurjerpasta pārvadājumiem dzelzceļa sakaros (kam palīdz ar likumu noteiktie sodi kravas mašīnām garajās distancēs, samazinot lielāko braukšanas ātrumu) laikā no 2005.–2010. gadam secīgos posmos padara iespējamu multimodālās sistēmas rezultātu palielināšanu. Tā kā multimodālie centri ir izveidoti, lai strādātu ar kurjerpastu, šī aizvietošana notiek ar pastāvīgām izmaksām, bet pārvadājumu vērtība palielinās.

(108) Jāatzīmē, ka 2007. gadā pēc jauna […] centra izveides un jaunas vilcienu sistēmas, kas izstrādāta, sadarbībā ar *SNCF*, izveides, kuras attīstības noteiktās izmaksas tiks atmaksātas 2007. gadā, centru rādītāju attīstība ir (mazliet) palēninājusies.

(109) Multimodālās sistēmas darbības pārskats laikā no 2003. līdz 2010. gadam ir šāds:

	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
KOPĒJAIS APGROZĪJUMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
tostarp partneru ieguldījums	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
KOPĒJIE ĀRĒJIE DARBA APAKŠLĪGUMI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
KOPĒJIE IEKŠĒJIE DARBA APAKŠLĪGUMI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
BRUTO PEĻŅA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DARBĪBAS IZMAKSAS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NETO PEĻŅA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
KOPĒJĀS UN ADMINISTRĀCIJAS IZMAKSAS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DARBĪBAS RĀDĪTĀJI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(110) Šī tabula rāda pastāvīgu attīstību ar apgrozījumu, kam septiņu gadu laikā vajadzētu aptuveni dubultoties, un darbības rādītājiem, kam septiņu gadu laikā vajadzētu aptuveni trīskāršoties.

(111) Nacionālā un starptautiskā *TBE* partneri: vidējā termiņā šī sistēma šķiet pievilcīga arī citiem uzņēmumiem, kas darbojas pārvadājumu nozarē.

(112) Saskaņā ar Francijas iestādēm, "Lai pēc iespējas ātrāk īstenotu tehnisko sadarbību, kas nepieciešama tā atveseļošanai, Sernam šobrīd meklē citus partnerus. Būtībā šī tehniskā sadarbība ļauj Sernam izmantot partnera telpas, dalīt to mainīgās izmaksas un saglabāt tajās vienīgi savu tirdzniecības grupu. Piesliešanās mērķis vidējā laika posmā ir nodrošināt uzņēmuma attīstības pastāvību (un it īpaši TBE transporta) un īsā laikā paātrināt uzņēmējdarbības plāna mērķu sasniegšanu (piemēram, tehnisko sadarbību)".

(113) "Partnerattiecības būtībā ir nepieciešamas, lai uzlabotu TBE transportu, kas, ņemot vērā kurjerpasta pārvadājumu prasības uzticamības, drošības, ātruma un vides savienojamības jomā, ir Sernam nākotnes transports. Turklāt ir acīmredzams, ka dzelzceļa kurjerpasta pārvadājumu transports kļūst arvien konkurētspējīgāks, palielinoties pārvadājumu attālumiem (vēl jo nozīmīgākas kļūst ar ātrumu saistītās priekšrocības)".

(114) "Šajos apstākļos TBE transports var attīstīties starptautiskos un pārrobežu sakaros. Tādēļ piesliešanās starptautiska izmēra partnerim ir obligāts nosacījums, lai attīstītu visas TBE iespējas. Šobrīd kurjerpasta pārvadājumu tirgū dominē uzņēmēji ar starptautisku piedāvājumu. Tādēļ, sekojot Sernam kurjerpasta pārvadājumu stratēģijai, šī piesliešanās ir nepieciešama".

(115) "Francijas iestādes apliecina, ka to stratēģijā joprojām ietilpst Sernam interesēs meklēt tā piesliešanās iespēju partnerim".

(116) Turklāt līdz 2005. gadam *Geodis*, kura kurjerpasta pārvadājumu un sūtījumu plāni attiecas tikai uz ceļiem, plāno izmantot *TBE* tehniku garajās distancēs ar *Sernam* starpniecību. Citi kurjerpasta pārvadātāji, piemēram, *TAT Express*, arī ir izrādījuši interesi *Sernam* par šo tehniku.

(117) Izvairīties no *Sernam* monopola: jāatgādina, ka *Sernam* ir dzelzceļa pārvadājumu, izmantojot *TBE* koncepciju, aizsācējs Francijā, zinot, ka saskaņā ar Francijas iestādēm, tas ir vienīgais uzņēmums, kas attīsta jaunu dzelzceļa pārvadājumu koncepciju. Tomēr saskaņā ar Francijas iestādēm, [1] "Sernam nav TBE monopola, jo jebkurš uzņēmējs var lūgt Fret SNCF līdzīgu pakalpojumu. Tomēr līdz šim neviens Sernam konkurents nav formulējis skaidru lūgumu Fret SNCF. Turklāt Fret SNCF apstiprina, ka ar tādiem pašiem nosacījumiem tas ir gatavs sniegt līdzīgu pakalpojumu jebkuram uzņēmējam, kas to lūgtu. Sernam ir labvēlīgi atbildējis uz kāda uzņēmēja tehniskas sadarbības lūgumiem, kurš vēlējās pārbaudīt TBE piemērotību un efektivitāti."

4.15 *SNCF* preses, bagāžas un iekārtu līgumu iesaistīšana konkurencē

(118) Kā norādīts 2002. gada 17. jūnija atskaitē, Francijas iestādes un *SNCF* ir ievērojušas visus pienākumus, kas tos saistīja. Francijas iestādes ir precizējušas, ka tās ir atvērušas konkurencei līgumus, kā to bija apņēmušās 2000. gada 4. decembra un 2001. gada 10. aprīļa vēstulēs. Lai atbilstu 77. punktam lēmumā par procedūras uzsākšanu, Francijas iestādes turpmāk labo līgumu konkurences iesaistīšanās datumus un līgumu apjomus *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

(119) *Sernam* nodrošinātie pakalpojumi attiecas uz:

— sūtījumu pārvadājumiem starp šķirošanas centriem,

— lielo līniju direkcijas tirdzniecības dokumentu pārvadājumiem,

— lielo līniju biļešu automātu pārvadājumiem,

— iekārtu pārvadājumiem uz iekārtu, infrastruktūras un iepirkumu direkcijas rēķina,

— ikdienas preses un periodisko izdevumu pārvadājumiem,

— bagāžas pārvadājumiem.

(120) Pirmajiem četriem pakalpojumiem: Komisija tika informēta par attiecīgo līgumu atjaunošanu. Tas tika veikts, stingri ievērojot Komisijas uzliktās saistības par atvērtību konkurencei (uzaicinājums uz konkursu).

[1] Francijas iestāžu 2004. gada 14. aprīļa vēstule, kas reģistrēta 2004. gada 15. aprīlī ar Nr. A/18141.

(121) Lai ievērotu šīs saistības, *SNCF* 2001. gada 20. jūnija vēstulē 2002. gada 31. janvārī lūdza *Sernam* slēgt šādus līgumus:

— Transporta līgumu starp *Sernam* un *SNCF* (Iekārtu direkcija),

— Transporta līgumu starp *Sernam* un *SNCF* (Infrastruktūras direkcija),

— Transporta līgumu starp *Sernam* un *SNCF* (Iepirkumu direkcija),

— Lielo līniju direkcijas tirdzniecības dokumentu pārvadājumu līgumu starp *Sernam* un *SNCF*,

— Sūtījumu pārvadājumu līgumu starp *Sernam* un *SNCF*,

— Dažādu pārvadājumu līgumu starp *Sernam* un *SNCF*.

(122) Līgums starp *Sernam* un *SNCF* par biļešu automātu pārvadājumiem netika minēts šajā vēstulē, jo, tā kā tas tika parakstīts vēlāk, *SNCF* pēc Komisijas ieteikuma noteica tam termiņu 2002. gada 31. janvārī.

(123) 2001. gada 20. jūlijā iepriekš minēto līgumu ziņojumi par iesaistīšanos konkurencē tika publicēti *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*, nosakot 2001. gada 31. augustu kā beigu termiņu pretendentu atbildēm.

(124) Attīstība pēc 2001. gada jūlija: pēc ziņojuma publikācijas pieteicās divi kandidāti: *Sernam* un *TCS*. *SNCF* Iepirkumu direkcija nepieņēma *TCS* kandidatūru, jo tā atbilda *SNCF* prasībām tikai daļēji un, galvenais, nespēja strādāt ar svarīgiem liela svara sūtījumiem. Ņemot vērā jaunu pieņemamu kandidatūru trūkumu, *SNCF* 2001. gada 10. oktobra vēstulē lūdza *Sernam* uzskatīt par nederīgu savu iepriekšējo 2001. gada 20. jūnija sūtījumu un pagarināt līgumu darbību līdz 2002. gada 31. oktobrim.

(125) Savā 2001. gada 19. oktobra vēstulē *Sernam* piekrita pagarināt līgumus līdz 2002. gada 31. oktobrim. Iepirkumu direkcija 2002. gada 31. janvāra vēstulē pagarināja līgumus līdz 2002. gada 31. oktobrim.

(126) Attīstība 2002. gadā: 2002. gada sākumā konkursa kārtībā tika uzsākta kandidātu uzaicināšanas procedūra, kas līdz 2002. gada 31. oktobrim ļautu slēgt šādus darījumus:

— Transporta līgumu starp *Sernam* un *SNCF* (Iekārtu direkcija),

— Transporta līgumu starp *Sernam* un *SNCF* (Infrastruktūras direkcija),

— Transporta līgumu starp *Sernam* un *SNCF* (Iepirkumu direkcija),

— Lielo līniju direkcijas tirdzniecības dokumentu pārvadājumu līgumu starp *Sernam* un *SNCF*,

— Biļešu automātu pārvadājumu līgumu starp *Sernam* un *SNCF*,

— Sūtījumu pārvadājumu līgumu starp *Sernam* un *SNCF*,

— Dažādu pārvadājumu līgumu starp *Sernam* un *SNCF*.

(127) Ņemot vērā 2001. gada pirmo deviņu mēnešu datus un piešķiršanas nosacījumus, uzaicinot kandidātus, tika precizēts pārvadājamo preču plūsmas raksturojums, kandidātu atlases kritēriji, veikto darījumu paredzamais apjoms.

(128) Lai ņemtu vērā satiksmes veida specifiku, sinerģiju, kas pastāv starp dažiem tirgiem, un neliela apjoma, saskaldītu tirgu interesi tikt apvienotiem ar industriāla rakstura lielāka apjoma pārvadājumiem, lai varētu izmantot konkurētspējīgu piedāvājumu, viss tirgus tika sadalīts četrās daļās, katrā no tām bija jānotiek atsevišķam konkursam.

(129) Tādā veidā katrā tirgū ietilpa gan sūtījumu, gan kurjerpasta pārvadājumu, gan nomas pakalpojumi, un katram kandidātam bija jāspēj piedāvāt katrā no tirgiem visu šo pakalpojumu izpildi.

(130) Saistībā ar šo procedūru 2002. gada 18. februārī *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī* tika publicēts jauns periodisks informatīvs paziņojums (*API*) attiecībā uz visiem līgumiem, kā arī konsultatīvs paziņojums par katru no šiem četriem līgumiem (daļām):

— sūtījumu pārvadājumi starp šķirošanas centriem,

— lielo līniju tirdzniecības dokumentu pārvadājumi,

— lielo līniju biļešu automātu pārvadājumi,

— iekārtu pārvadājumi (iepirkumu, iekārtu, pārvadājumi infrastruktūras direkcijām un dažādi pārvadājumi).

(131) Atbildes beigu datums bija noteikts 2002. gada 27. marts. Šajā datumā bija iesniegti trīs pieteikumi:

— *Sernam*: uz visām daļām,

— *TCS*: uz visām daļām,

— *Chronopost*: tikai uz daļu Nr. 1.

(132) *TCS* pieteicās uz visām daļām, taču tā apgrozījums, kas bija mazāks par 100 miljoniem euro, neļāva tam pieteikties uz ceturto daļu. Turklāt būdams speciālists mazu sūtījumu pārvadājumos, tas neatbilda smago sūtījumu pārvadājumu un nomas prasībām, kas paredzētas otrajā un trešajā daļā. Tādēļ *TCS* varēja tikt pieņemts tikai pirmajā - korespondences - daļā.

(133) *Chronopost* izteica vēlmi piedalīties tikai pirmajā - korespondences - daļā.

(134) *Sernam* bija vienīgais, kas pretendēja uz visām daļām un atbilda prasībām, lai piedalītos visās četrās aptaujās.

(135) Konkursa rezultātā 2002. gada 31. jūlijā pirmā daļa tika piešķirta uzņēmumam *TCS*, kas atrodas ārpus *SNCF*, pakalpojumi bija jāsāk sniegt 2002. gada 4. novembrī. Šis darījums tika novērtēts 4,5 M€ un noslēgts uz trim gadiem.

(136) Lielo līniju direkcijas tirdzniecības dokumentu pārvadājumu līgums par pakalpojumu uzsākšanu 2003. gada 1. janvārī ar *Sernam* tika noslēgts 2002. gada 26. decembrī, 2,12 M€ apmērā uz diviem noteiktiem gadiem plus vienu atjaunojamu gadu, tātad lielākais uz trim gadiem.

(137) Lielo līniju direkcijas biļešu automātu pārvadājumu līgums par pakalpojumu uzsākšanu 2003. gada 1. janvārī ar *Sernam* tika noslēgts 2002. gada 26. decembrī, 1,57 M€ apmērā uz diviem noteiktiem gadiem plus vienu atjaunojamu gadu, tātad lielākais uz trim gadiem.

(138) Iekārtu, infrastruktūras direkcijas, Iepirkumu direkcijas pārvadājumu un dažādu pārvadājumu līgumi par pakalpojumu uzsākšanu 2003. gada 1. februārī ar *Sernam* tika noslēgti 2003. gada 27. februārī. Sākotnēji darījuma ilgums tika paredzēts lielākais uz četriem gadiem, taču, ņemot vērā kandidātu nepietiekamību, *SNCF* nolēma ierobežot līgumu darbību uz diviem noteiktiem gadiem, atjaunojamu uz gadu, tātad lielākais uz trim gadiem pirms jauna konkursa rīkošanas. 2002. gada ekonomiskajā situācijā darījums tika novērtēts 36,1 M€ apmērā.

(139) *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī* 2002. gada 8. jūlijā tika publicēts konsultatīvs ziņojums par preses pārvadājumiem. Pieteicās divi kandidāti: *BEUGNIET* uzņēmums, *BOURGEY MONTREUIL* filiāle, un *Sernam*. *BEUGNIET* uzņēmumam nebija tirgus apmēram piemērotas struktūras, tādēļ par pieņemamu tika uzskatīta tikai *Sernam* kandidatūra.

(140) Patiesībā preses pārvadājumiem, kas pienākas *SNCF*, nepieciešama rūpīga organizācija, kurā ietilpst gandrīz visa Francijas teritorija. Šo organizāciju veido pasūtījumu savākšana no iespiedējiem un brošētājiem uz platformām, piegāde 350 izplatītājiem no sadales platformām un ātri pārvadājumi starp savākšanas un sadales platformām.

(141) Iesaistot konkurencē preses pārvadājumu tirgu, *SNCF* mērķis bija iegūt pakalpojuma sniedzēju, kas tam ļautu izmantot savu jau esošo savākšanas un sadales tīklu citiem pārvadājumiem, nevis tādu pakalpojumu sniedzēju, kam nav pašam savas piemērotas struktūras un kam jārada jauna preses pārvadājumu organizācija vai jādarbojas, pamatojoties uz apakšlīgumu.

(142) Lai pārliecinātos, ka kandidātiem patiešām ir tirgus apjomam piemērota struktūra, tika noteikts, ka to apgrozījumam jābūt daudz lielākam par tirgus apjomu.

Pirms tirgus ziņojuma publikācijas ar preses pārvadājumiem saistītā tirgus apjoms tika novērtēts aptuveni 29 M€ gadā. Tirgus ziņojumā, lai atspoguļotu šo prasību kandidātu struktūrā, lielākais apgrozījuma apjoms, lai varētu kandidēt, tika noteikts trīsreiz lielāks par tirgus gada apjomu, noapaļojot tas bija 100 M€.

(143) Ar 24 M€ apgrozījumu 2001. gadā *BEUGNIET* uzņēmums acīmredzami nebija pietiekami liels.

(144) Jauns darījums ar *Sernam* tika noslēgts 2003. gada 1. februārī. To pašu iemeslu dēļ, kuri attiecās uz iekārtu pārvadājumu tirgu, tā ilgums tika ierobežots uz diviem noteiktiem gadiem ar pagarinājuma iespēju tikai uz gadu, tātad lielākais trim gadiem pirms jauna uzaicinājuma uz konkursu.

(145) Atkarībā no 2002. gada tarifiem un saskaņā ar 2002. gada ekonomiskajiem apstākļiem aprēķinātais tirgus apjoms lielākais trīs gadu laikā sasniedz 95,65 M€.

(146) Attiecībā uz bagāžas pārvadājumiem ar pavadību: 2002. gada 22. maijā *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī* tika publicēts lielo līniju klientu konsultatīvs ziņojums. Pieteicās četri uzņēmumi, taču par pieņemamu tika nosaukta vienīgi *Sernam* kandidatūra. Trīs pārējās kandidatūras tika noraidītas. Noraidītas tika:

(147) atbilstoši 2002. gada ekonomiskajiem apstākļiem uzņēmums *B2S*, jo pieteicās tikai uz klientu apkalpošanas centra vadību, lai gan konsultatīvais ziņojums noteica, ka tirgus nav dalāms;

(148) uzņēmums *TCS*, jo tai nebija tirgus prasībām piemērotu struktūru;

(149) uzņēmums *FIXEMER*, jo neiesniedza kandidātam prasītos dokumentus.

(150) Tā kā vienīgā pieņemamā kandidatūra bija *Sernam*, jaunais darījums tika noslēgts 2003. gada 1. aprīlī, un arī tā ilgums tika ierobežots uz diviem noteiktiem gadiem ar samazināšanas iespēju par gadu pirms jauna konkursa. Atkarībā no 2002. gada tarifiem un saskaņā ar 2002. gada ekonomiskajiem apstākļiem aprēķinātais tirgus apjoms lielākais trīs gadu laikā sasniedz 40,3 M€. Francijas iestādes arī informēja Komisiju, ka konsultatīvajā ziņojumā par ceturto daļu kā atlases kritērijs bija minēts mazākais apgrozījums, kuru TCS nesasniedza. Šis kritērijs izrietēja no fakta, ka ceturtā daļa attiecas uz lielu industriālu detaļu pārvadājumiem (TGV asis, borti …) un ir jāstrādā ar tādiem uzņēmumiem, kuriem ir piemērots apgrozījums un līdzekļi. Turklāt, ņemot vērā sniegto informāciju, pastāv atšķirība starp ceturto, otro, trešo daļu un pirmo daļu. Kā aprakstīts iepriekš, ceturtā daļa attiecas uz lieliem industriāliem pārvadājumiem, otrā un trešā daļa uz smagu sūtījumu pārvadājumiem un nomu, un pirmā daļa attiecas uz korespondences pārvadājumiem. Tā kā *TCS* ir specializējies nelielu sūtījumu pārvadāšanā, tas varēja pretendēt vienīgi uz pirmo – korespondences – daļu. Pirmā daļa tika piešķirta *TCS* savienībai. Tā *Sernam* palika vienīgā savienība, kas ir pieteikusies un atbilst otrajai, trešajai un ceturtajai daļai, un līgumi tika noslēgti ar to.

(151) Francijas iestādes arī informēja Komisiju, ka tas, ka *Sernam* pretendēja uz visām daļām, nekādā ziņā nebija iemesls darījuma slēgšanai.

(152) Secinājums: piecu ar *Sernam* noslēgto līgumu apjoms, balstoties uz pārvadājumu prognozēm, tika novērtēts 175,74 M€. Komisija 2001. gada 23. maija Lēmumā norādīja, ka līgumu apjoms vienpadsmit 2000. gada mēnešos bija aptuveni 55,3 M€, tātad 181 M€ trīs gadu laikā. Ņemot vērā faktu, ka korespondences tirgu nesaņēma *Sernam* (4,5 M€ trijos gados), no divu apjomu salīdzinājuma izriet pavisam neliels samazinājums apgrozījuma valūtā, neskatoties uz cenu vispārēju attīstību.

(153) Tā no pievienotās informācijas un pierādījumiem izriet, ka Francijas iestādes ir ievērojušas savu apņemšanos atvērt konkurencei iekārtu, preses un bagāžas tirgu, organizējot caurskatāmus un regulārus konkursus. Lai arī tikai viens no šiem konkursiem beidzās ar pakalpojuma sniedzēja nomaiņu, šo līgumu iesaistīšana konkurencē šobrīd ļauj apgalvot, ka starp *Sernam* un *SNCF* noslēgtie līgumi nekādā veidā nav atbalsts Līguma 87. panta nozīmē.

5. *SERNAM 1* JAUNINĀJUMU KOPSAVILKUMS

(154) Pēc *Sernam 1* Lēmuma pieņemšanas veiktie jauninājumi ir šādi:

a) *Geodis* nepārņēma paredzētos 60 % no *Sernam*, bet tikai 15 %, tāpat kā *COGIP*, kas arī saņēma 15 % no *Sernam*;

b) *Geodis* un *COGIP* saņemtie 15 % pēc Komisijas uzsāktās procedūras tika atdoti *SNCF*, kas izraisīja otrā protokola, ko *SNCF* attiecīgi parakstīja ar *Geodis* un *COGIP*, laušanu;

c) *SCS Sernam* tika pārveidota par a/s (lai ļautu *Geodis* dalību 15 % apjomā, tādēļ arī *Geodis* vairs nav pilnībā atbildīgs par *Sernam*);

d) Pārstrukturēšanas periods tiek pagarināts par gadu, pat diviem gadiem (no 2004. līdz 2005.–2006. gadam);

e) Atbalstam jāpalielinās par 41 M€;

f) Prasītāji uzskata, ka *Sernam* tirgū turpina noteikt agresīvas cenas, lai gan Francijas iestādes norāda pretējo;

g) Francijas iestādes lūdz ievērot telpu slēgšanas skaitu, darbinieku skaita samazināšanu un apgrozījuma samazināšanu, kas paredzēta *Sernam 1* Lēmumā;

h) Francijas iestādes lūdz ievērot pārvadājumu līgumu starp *SNCF* un *Sernam* iesaistīšanu konkurencē;

i) *Sernam* attīsta jaunu kurjerpasta pakalpojumu klāstu;

j) Kurjerpasta pakalpojumu klāstu papildina *TBE* jaunā attīstība, kas darbojas jaunā tirgus nozarē, kas vēl var tikt attīstīta, tādēļ tajā nav pārslodzes pretēji *Sernam* šķirošanas/sūtījumu pakalpojumiem, kas atrodas inertās, pat pagrimušās tirgus nozarēs. Būtībā ceļa transports, kas parasti ir sūtījumu (sašķirotu vai atlasītu) pārvadājumu galvenais transports, pieder tirgus nozarei, kurā pastāv strukturālas pārslodzes, lai arī šobrīd pēc Eiropas Savienības paplašināšanās tiek uzskatīts, ka tā atrodas līdzsvarā.

(155) Atgādinājumam, lai sasniegtu pārstrukturēšanas atbalstu 489 M€, sākotnējās pārstrukturēšanas izmaksas bija 515 M€ ([1]) Francija plāno palielināt sākotnējo 448 M€ pārstrukturēšanas atbalstu par 41 M€.

6. **NOVĒRTĒJUMS**

6.1. **Atbalsta esamība**

(156) Atbilstoši Līguma 87. panta 1. punktam, "ar kopējo tirgu nav saderīga nekāda palīdzība, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus, dodot priekšroku atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai, ciktāl šāda palīdzība iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

([1]) 448 M€ šīs summas sedza pārstrukturēšanas atbalsts un 67 M€ *Geodis* ieguldījums.

(157) Lai arī elementi, kas raksturoja *Sernam 1* Lēmumu, joprojām pastāv, Komisijai jāpārliecinās, ka 87. panta 1. punkta četri kritēriji patiešām apvieno visus īstenotos vai īstenojamos pasākumus pirms vai pēc 2001. gada 23. maija. Šajā kontekstā tai arī jāņem vērā Kopienas tiesību aktu attīstība un it īpaši Tiesas spriedumu *Stardust Marine* ([2]) lietā.

(158) Saskaņā ar šo spriedumu jebkuru subsīdiju gadījumā jāpārbauda, ka to sniegšanas lēmums ir attiecināms uz valsti, lai konstatētu, vai ir ievērots viens no četriem 87. panta 1. punkta kritērijiem - valsts līdzekļu kritērijs.

6.1.1. *Valsts līdzekļi*

(159) Saskaņā ar iepriekš minēto aprakstu jāsecina, ka *SNCF*, būdams VTRU, ir valsts uzņēmums Komisijas 2000. gada 26. jūlija Direktīvas 2000/52/EK, ar ko groza Direktīvu 80/723/EEK par dalībvalstu un publisko uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību ([3]), nozīmē, zinot, ka valstij var būt tieša vai netieša dominējoša ietekme uz *SNCF* vai nu īpašuma dēļ vai finansiālās dalības, vai to regulējošo noteikumu dēļ.

(160) Tādēļ 503 M€ un 41 M€, ko *SNCF*/Francijas valsts sniedza *Sernam*, ir valsts līdzekļi.

6.1.2. *Valsts atbildība*

(161) Šajos apstākļos pastāv pieņēmums, ka *SNCF* rīkojas valsts pārraudzībā. Šis pieņēmums balstās uz vairākām norādēm Tiesas spriedumā *Stardust Marine* ([4]):

([2]) 2002. gada 16. maija spriedums Lietā C-482/99, Francija/Komisija, Apkopojums I-4397. lpp.

([3]) OV L 193, 29.7.2000., 75. lpp.

([4]) Tiesa norāda 52. punktā, ka: "… viens fakts, ka valsts uzņēmumu kontrolē valsts, nav pietiekams, lai tā veiktos pasākumus, piemēram, minēto finansiālo atbalstu, pieskaitītu valstij. Vēl ir jāizpēta, vai valsts iestādes kādā veidā uzskatāmas par iesaistītām šo pasākumu pieņemšanā".
Tādēļ lēmumā minēts zināms " norāžu" skaits, kas ļauj izlemt par valsts vainu kāda valsts uzņēmuma veiktā atbalsta pasākumā, piemēram, "prasības no valsts varas puses, uzņēmuma iesaistīšanās valsts administrācijas struktūrās, tā darbības veids un tā novērtējums tirgū normālos konkurences apstākļos ar privātiem uzņēmējiem, uzņēmuma juridiskais statuss, kas izriet no publiskajām tiesībām vai savienību kopējām tiesībām, valsts iestāžu veiktās uzņēmuma vadības uzraudzības intensitāte vai jebkura cita norāde, kas konkrētā gadījumā norāda uz valsts iestāžu līdzdalību vai līdzdalības trūkuma neiespējamību kāda pasākuma pieņemšanā, attiecībā uz tā apjomu, saturu vai nosacījumiem".

a) no 18 *SNCF* valdes locekļiem septiņi tieši pārstāv valsts iestādes, tādā veidā padarot acīmredzamu zināmu uzraudzību, ko īsteno valsts iestādes (lai arī šie septiņi valdes locekļi neveido vairākumu).

b) *VTRU* juridiskais statuss, uz kuru neattiecas vispārējās uzņēmējdarbības tiesības, *SNCF* rada apstākļus, kas tam ļauj darboties ārpus normāliem konkurences apstākļiem ar privātuzņēmējiem.

c) Turklāt Komisija, balstoties uz savu ziņojumu par valsts atbalstu garantiju veidā ([1]), konstatē, ka VTRU statusa dēļ, kas izslēdz bankrota vai maksātnespējas procedūru, *SNCF* izmanto neierobežotu valsts garantiju un tādēļ var iegūt tirgū labākus kredīta nosacījumus nekā uzņēmumi, kas pakļauti uzņēmējdarbības privāttiesībām ([2]). Tā kā *SNCF* saņem apdrošināšanas fondus, ko sedz neierobežota un neatdodama garantija uzņēmumam ar finansiālām grūtībām, kāds ir *Sernam*, kas darbojas konkurencei atvērtos tirgos (šķirošana/sūtījumi/ceļu transports), minētā ziņojuma gaismā pastāv saņēmējam uzņēmumam piešķirtas priekšrocības. ([3]) Pat ja valsts nav spiesta veikt piešķirtās garantijas maksājumus, kopš garantijas sniegšanas brīža pastāv atbalsts Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē.

(d) Visbeidzot, saskaņā ar Kopienas vadlīniju par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (15) punktu "pārstrukturēšanas atbalsts […] var nākt no valsts holdingsabiedrībām vai investīciju uzņēmumiem, ko finansē no valsts fondiem" un (17) punktu, "ja valsts sniedz vai garantē finansējumu uzņēmumam finansiālās grūtībās, jāuzskata par iespējamu, ka finansiālajos pārskaitījumos ietilpst valsts atbalsta elementi".

([1]) OV L 71, 11.3.2000., 14. lpp.

([2]) Komisijas ziņojums par valsts atbalstu garantiju veidā 2.1.1. punktā nosaka, ka "valsts garantijas vispārēji izriet no Līguma 87 panta 1. punkta, ja ir ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm un netiek izmaksāta komerciāla piemaksa". 2.1.2. punktā minēts, ka" valsts garantija rada priekšrocību, ka valsts uzņemas ar garantiju saistīto risku. Šo riska uzņemšanos parasti atmaksā ar piemērotu prēmiju. Ja valsts no tās atsakās, pastāv gan priekšrocība uzņēmumam, gan valsts līdzekļu atvilkumi. Tādēļ, pat ja valsts nav spiesta veikt iemaksas piešķirtās garantijas veidā, atbalsts pastāv Līguma 87. panta 1. unkta nozīmē. Atbalsts tiek piešķirts brīdī, kad tiek sniegta garantija, nevis kad tā tiek veidota vai tai nepieciešamas iemaksas." 2.1.3. punktā minēts, ka" palīdzībai garantijas veidā izdevīgāki ir kredīta nosacījumi, ko saņem uzņēmumi, kuru tiesiskais statuss [i)] izslēdz bankrota vai maksātnespējas procedūru, [ii)] skaidri paredz valsts garantiju vai [iii)] zaudējumu segšanu no valsts puses".

([3]) Tā kā runa ir par konkurencei atvērtiem tirgiem, pēc definīcijas runa nav par likumīgi vai faktiski konkurencei slēgtiem tirgiem, kuros valsts varētu diktēt nosacījumus vai valsts pakalpojumu līgumus, ar kuru palīdzību savienība dažos gadījumos var gūt finansiālu kompensāciju no valsts.

(162) Šajos apstākļos Komisija uzskata, ka *SNCF* veiktais valsts līdzekļu pārskaitījums *Sernam* ir attiecināms uz Francijas valsti un valsts sniegtajās garantijas *SNCF* ir atbalsts.

6.1.3. *Citi 87. panta 1. punkta kritēriji*

(163) Citu 87. panta 1. punkta kritēriju piemērošana: visbeidzot, atbilstoši Komisijas rīcībā esošajai informācijai tie citi elementi vai nu ar vai bez valsts atbalsta sastāva, kas konstatēti *Sernam 1* Lēmumā, joprojām pastāv. Tādēļ *Sernam 1* Lēmuma novērtējums jāturpina attiecībā uz valsts atbalsta klātesamību *Sernam* pārstrukturēšanā, saskaņā ar to:

— loģistikas sadarbība starp *SNCF* un *SCS Sernam* kopš 2000. gada 1. februāra nav valsts atbalsts un

— citi pasākumi (komerciāls atbalsts un atveseļošana) ir valsts atbalsts 87. panta 1. punkta nozīmē.

(164) Līdz ar to jāsecina, ka pasākumi, kas *Sernam* pārstrukturēšanā ir īstenoti vai tiks īstenoti pirms vai pēc 2001. gada 23. maija, ir valsts atbalsts 87. panta 1. punkta nozīmē.

6.2. **Juridiskais pamatojums**

(165) Kā jau iepriekš ziņots par procedūras uzsākšanu, Komisija turpmāk analizēs jaunus faktus, lai secinātu, cik lielā mērā tie atbilst vai neatbilst *Sernam 1* Lēmumam.

(166) Turklāt tā pārbaudīs, cik lielā mērā jaunā faktiskā situācija šobrīd – salīdzinot ar *Sernam 1* Lēmumu – ir saskaņota ar vadlīnijām, it īpaši attiecībā uz vienota atbalsta principu.

6.3. **Savietojamība**

6.3.1. *Analīzes struktūra*

(167) Sākumā tiks analizēts, cik lielā mērā 2001. gadā sākotnēji ļautais atbalsts 503 M€ apmērā tika piemērots nelikumīgi un, vai šī analīze ļauj konstatēt nelikumīgā papildu atbalsta 41M€ savietojamību.

(168) Pēc tam tiks noskaidroti 2001. gada Lēmuma elementi, kas tikuši ievēroti. Balstoties uz šiem elementiem, vēlreiz tiks analizētas *Sernam* tiesības uz pārstrukturēšanas atbalstu un tā attīstības iespējas.

(169) Sekos pasākumi, kurus Komisija plāno veikt, lai novērstu konkurences kropļošanu un garantētu, ka apstiprinātā atbalsta apjoms šajā lēmumā pēc iespējas tiek samazināts.

6.3.2. *Ar Sernam 1 Lēmumu atļautā atbalsta ļaunprātīga izmantošana*

(170) Pirmkārt, Komisija nevar pieņemt Francijas iestāžu argumentu, atbilstoši kuram pirmā vienošanās protokola, ko *SNCF* un *Geodis* noslēdza 2000. gada 21. aprīlī, nederīgums nav ne *SNCF*, ne *Geodis*, ne Francijas iestāžu vaina tādēļ, ka *Sernam 1* Lēmums nebija galīgs līdz 2001. gada 30. jūnijam, kad beidzās *SNCF* un *Geodis* līguma pagarinājums.

(171) Patiesībā *Sernam 1* Lēmums 2001. gada 23. maijā tika iesniegts Francijas iestādēs, tātad vairāk kā mēnesi pirms *SNCF* un *Geodis* protokola pagarinājuma beigām. [1]

(172) Taču Līguma 254. panta 3. punktā noteikts, ka " … lēmumus [Komisija] paziņo visiem, kam tie adresēti, un līdz ar šādu paziņošanu tie stājas spēkā". Turklāt līguma 242. pantā paredzēts, ka "Lietas izskatīšana Tiesā neaptur attiecīgā akta piemērošanu. Ja attiecīgajos apstākļos Tiesa to uzskata par vajadzīgu, tā tomēr var dot rīkojumu apturēt apstrīdētā akta piemērošanu".

(173) Šādos apstākļos 2001. gada 23. maijā Francijai iesniegtais Lēmums bija piemērojams, sākot no šī datuma, kurā tas stājās spēkā. Šajos apstākļos Francija varēja:

— vai nu piemērot pilnībā (un nekavējoties) 2001. gada 23. maija Lēmumu, lai varētu sniegt atļauto atbalstu - šādā gadījumā tai būtu jāpiemēro *SNCF* un *Geodis* vienošanās protokols, jo tas vēl bija spēkā,

— vai nesniegt 2001. gada 23. maijā atļauto atbalstu un, vajadzības gadījumā iesniegt jaunos piešķiršanas nosacījumus.

(174) Taču Francija nedarīja ne vienu, ne otru. Tieši pretēji, tā uzsāka atbalsta izmaksu, aizmirstot pareizi piemērot *Sernam 1* Lēmumu (un tātad protokolu), kā arī aizmirstot paziņot par piešķiršanas nosacījumu izmaiņām, pārkāpjot *Sernam 1* Lēmumu un Līguma 88. panta 3. punktu.

(175) Tādēļ Komisija uzskata, ka *Sernam 1* Lēmuma nepiemērošana un līdz ar to *SNCF* un *Geodis* vienošanās protokola nepiemērošana, kā arī sniegtā atbalsta daļas nelikumīga piešķiršana Komisijas neapstiprinātos apstākļos ir Francijas, kas bija lēmuma adresāts, vaina.

(176) Tā kā Francijas iestādes nepiemēroja vienošanās protokolu, *Sernam 1* Lēmums netika pareizi īstenots attiecībā uz:

— pagarināto pirmo vienošanās protokolu, *Geodis* pārņemot tikai 15 % *Sernam* 60 % vietā (tādu pašu dalību vēlāk pārņēma *COGIP*, arī 15 % apmērā),

— otrā līguma noslēgšanu starp *SNCF* un *Geodis*/*COGIP* [2], kura spēkā neesamība attiecībā pret Komisiju bija *SNCF* un *Geodis*/*COGIP* līguma pārtraukšanas nosacījumu īstenošanas izbeigšanas iemesls. Rezultātā 15 % *Sernam*, ko bija ieguvis attiecīgi *Geodis* un *COGIP*, tika atdoti *SNCF*, kas atkal kļuva visa *Sernam* īpašnieks,

— *Sernam* pārveidi par komandītsavienību *(SCS Sernam)*, lai padarītu *Geodis* neierobežoti atbildīgu par *Sernam* parādiem. Tam pievienojas riska, ko bija jāuzņemas *Geodis*, nodošana *SNCF*, attiecībā uz i) *Sernam* atveseļošanai nepieciešamajām investīcijām, ii) - *Sernam* darbības izmaksu piemērotu samazināšanu un iii) nozīmīgu klientu zaudējumu šī finansiālo neskaidrību perioda laikā,

— *Geodis* 67 M€ izmaksas trūkumu,

— visa *Sernam 1* lēmuma atļautā atbalsta daļēju izmaksu, lai arī šī lēmuma nosacījumi vairs nebija ievēroti,

[1] Minētais protokols tātad vēl bija spēkā un Francijas iestādēm tas bija jāpiemēro (lai arī *Geodis*, iespējams, 2001. gada 23. maijā jau bija pakļauts zināmām finansiālām grūtībām).

[2] Runa bija par otro līgumu starp *SNCF* un *Geodis*, taču acīmredzami, par pirmo līgumu starp *SNCF* un *COGIP*.

— papildu atbalsta 41 M€ izmaksu, kas galvenokārt tika kavēta *Sernam* piesliešanās *Geodis* dēļ, un par ko Francijas iestādes informēja Komisiju tikai 2002. gada 17. jūnija gada atskaitē, lai arī par šādu papildu summu lieta jāiesniedz atkārtoti,

— pārstrukturēšanas plāna, kas sākotnēji bija paredzēts no 1999. līdz 2004. gadam, pagarināšanu, tagad tam beidzoties 2005. - 2006. gadā (paredzētais *Sernam* atgriešanās laiks finansiālā līdzsvarā), tātad gadu vai divus vēlāk, nekā paredzēts.

(177) Taču saskaņā ar vadlīnijām [1] "Uzņēmumam kopumā jāīsteno pārstrukturēšanas plāns, ko apstiprinājusi Komisija, un tam jāizpilda visi citi nosacījumi, kas paredzēti Komisijas lēmumā. Plāna vai nosacījumu neievērošanu Komisija uzskata par nelikumīgu atbalsta izmantošanu".

(178) Balstoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, no vienas puses, 2001. gada 23. maija *Sernam 1* Lēmuma neievērošanu attiecībā uz minētajiem elementiem un, no otras puses, apstiprina, ka šī neievērošana ir atbalsta nelikumīga izmantošana Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta g) apakšpunkta un vadlīniju 43. punkta nozīmē.

(179) Papildu atbalsts 41 M€ apmērā, ko *SNCF* sniedzis *Sernam*, kas ir šīs nelikumīgās piemērošanas tiešas sekas (ņemot vērā, ka tas ticis izmaksāts kavētas piesliešanās dēļ), nav savienojams ar līgumu, un tas jāatdod prasītajā formā (ar procentiem).

6.3.3. *Elementi, kas ir saskaņā ar Sernam 1 Lēmumu*

(180) Tomēr Komisija konstatē, ka Francijas iestādes ir īstenojušas vairākus mērķus saskaņā ar Sernam 1 Lēmumu. Tās ir iesaistījušas konkurencē tirgus līgumus starp SNCF un Sernam.

(181) Turklāt Francija ir ievērojusi *Sernam 1* Lēmumu attiecībā uz *Sernam* šķirošanas telpu slēgšanu skaitu un to reorganizāciju, darbinieku apmācību, pakāpenisku jauna transporta plāna īstenošanu, informācijas sistēmu pārslēgšanu uz *Geodis* sistēmām, apgrozījuma samazināšanu par 18 % no 2000. līdz 2005. gadam, to, ka valsts neatmaksā 67 M€, ko *Geodis* nesniedza *Sernam*, *Sernam* attīstību darbības pārveidošanā no tradicionāliem pārvadājumiem uz kurjerpasta pārvadājumiem un it īpaši orientāciju uz jaunu pakalpojumu, kas koncentrējas uz dzelzceļa nozaru jaunā kurjerpakalpojumu klāsta un vilciena *TBE* kombinācijā, kas pārstāv jaunu tirgus nozari, kura iespējas vēl tiks attīstītas.

(182) Turklāt vadlīniju 3.2.4. punktā Komisija precizē nosacījumus, pēc kuriem var tikt mainīts pārstrukturēšanas plāns.

(183) Šajā lietā Komisija secina, ka:

— atskaitot *Sernam* pārdošanu, kas (vēl) nav notikusi, sākotnēji paredzētais pārstrukturēšanas plāns būtībā notiek un atbilst sākotnējam plānam. Runa ir galvenokārt par transporta plāna reorganizāciju, telpu skaita, apgrozījuma un darbinieku skaita reorganizāciju un samazināšanu, kas paredzēta sākotnējā plānā un pat pārsniedz *Sernam - 1* Lēmumā paredzēto samazināšanu, kā arī par darbības centrēšanu uz jaunu attīstības koncepciju *(TBE)*,

— pirms 2001. gada 23. maija konstatētās uzņēmuma grūtības neizbēgami palikušas nemainīgas,

— arī pārstrukturēšanas iespējas paliek tās pašas,

— sākotnēji ieteiktā pārstrukturēšanas perioda nobīde ir tikai viens līdz divi gadi,

— ņemot vērā procedūras uzsākšanu šajā lietā, Komisija pārskata 2001. gada vispārējo situāciju, no 2003. līdz 2004. gadam tā atkal kļuvusi svarīga.

(184) Ņemot vērā šos elementus, Komisija secina, ka šajā lēmumā pārbaudītais atbalsts atbilst iepriekš minēto vadlīniju 3.2.4. punkta nosacījumiem. Tādēļ pārbaudītais atbalsts nav jauns pārstrukturēšanas atbalsts, un tam nav piemērojams vienota atbalsta princips.

6.3.4. *Tiesības uz pārstrukturēšanas atbalstu*

(185) Komisija apstiprina *Sernam 1* Lēmumā minētos elementus, kas attiecas uz *Sernam* tiesībām uz pārstrukturēšanas atbalstu, par kuriem tā nemaz nav izteikusi šaubas lēmumā par procedūras uzsākšanu (Nr. K 32/03). *Sernam 1* Lēmuma 82. līdz 87. punktā ietilpst apsvērumi par uzņēmuma, kas ir grūtībās, jaunizveidota uzņēmuma un vienota atbalsta jēdzieniem.

[1] 43. punkts.

(186) Lai arī *Sernam* vēlāk tika pārveidots no komandītsabiedrības akciju sabiedrībā, un lai arī *Sernam* privatizācija vairs neietilpst lietā, tiesību uz atbalstu analīze paliek nemainīga. It īpaši tādēļ, ka pirms 2001. gada 23. maija konstatētās uzņēmuma grūtības neizbēgami paliek nemainīgas, un pārstrukturēšanas mērķis paliek tas pats.

6.3.5 *Dzīvotspējas atgūšana*

(187) Lai arī *Sernam 1* Lēmumā paredzētā *Sernam* privatizācija nav notikusi, *Sernam* ir turpinājis pildīt lielu daļu no sākotnējā pārstrukturēšanas plāna elementiem, pievienojot tiem jaunus elementus, kas norāda, ka patiešām norisinās izmaiņas un aizstāv *Sernam* attīstības iespējas nākotnē.

(188) Telpu reorganizācija: šī darbības telpu reorganizācija būtībā ir kā pamatelements, lai īstenotu *Sernam* tipa uzņēmuma iespēju atjaunošanos. Iemesli, kas minēti iepriekš un ko piesauc Francijas iestādes, attiecībā uz šo telpu iekārtojumu, ģeogrāfisko izvietojumu un pārāk lielo skaitu, sniedz būtisku racionalizāciju, lai turpmāk operācijas padarītu efektīvākas un samazinātu to izmaksas.

(189) Darbinieku skaita samazināšana: ļoti nozīmīga ir darbinieku skaita samazināšana no 5050 cilvēkiem 1999. gadā līdz […] cilvēkiem 2005. gadā, kam jādod nozīmīgi ietaupījumi un jāsniedz *Sernam* jauno mērķu īstenošanai nepieciešamo elastību un piemērošanās spējas.

(190) Informācijas sistēma: Ar *Geodis* atbalstu *Sernam* pārslēdza savu informācijas sistēmu uz divām jaunām vadības programmatūrām (*Aanael* un *Alizée 2000*), kam turpmāk jāuzlabo *Sernam* operācijas.

(191) Kurjerpakalpojumu klāsts: jaunais kurjerpakalpojumu klāsts ļāva izveidot pārvadājamo izstrādājumu tipoloģiju vairākās kategorijās, sniedzot kurjerpasta pakalpojumu priekšrocības. Tādā veidā *Sernam* ir piemērojies jaunai darbības koncepcijai, ko eksperti ieteikuši rentablai darbībai iespējami augošā tirgū.

(192) *TBE:* turklāt darbības pārveidošana uz sertificētu kurjerpakalpojumu klāstu *Sernam* ļāva arī centrēt savu jauno ceļa transporta plānu ap *TBE*, kas ir pilnīgi jauns elements. Kurjerpakalpojumu klāsta un *TBE* kombinācija šobrīd sniedz *Sernam* […] M€ apgrozījumu attiecībā pret […] M€ komplektēšanas apgrozījumu. Turklāt *TBE* koncepcija savienojumā ar jauno kurjerpakalpojumu klāstu, šķiet, pilnībā atbilst iepriekš minēto ekspertu ieteiktajai loģikai, lai padarītu pievilcīgu dzelzceļa transportu. Tā kā *TBE* ir rentabls vismaz 400 kilometru distancēs, un tā ātrums jebkurā gadījumā ir lielāks par ātruma ierobežojumiem uz ceļa, *TBE* vajadzētu būt konkurētspējīgam attiecībā pret kravas automašīnu pārvadājumiem garajās distancēs, lai arī nepieciešamas vismaz divas izkraušanas apstāšanās [1]. *TBE* konkurētspējai vēl vajadzētu pieaugt, ja pašlaik atļautais ātrums uz ceļa maza vai vidēja lieluma kravas automašīnām vēl tiktu samazināts.

(193) Francijas iestādes uzskata, ka *TBE* panākumi ir nodrošināti, un tas rāda, ka Francijas tirgū šīs koncepcija ir patiesi nepieciešama.

(194) Šī interese ir otrs elements, kas norāda, ka *Sernam* uzsāktajai dažādošanai ar nolūku pakāpeniski specializēties sūtījumu pārvadājumos, izmantojot *TBE*, patiešām var būt ekonomiska attīstība. Sūtījumu un kurjer pasta pārvadājumu tirgus reģionalizācijas tendence Francijā varētu izskaidrot interesi, ko rada *TBE*, kas pēc būtībā darbojas tikai garajās distancēs. Turklāt jāmin, ka Komisijas uzsāktajai dzelzceļa tirgus atvēršanai turpmāk vajadzētu ļaut *Sernam* aizņemt jaunu starptautiskā tirgus nozari. Lai īstenotu šos mērķus pēc šāda scenārija (vai tam būtu nacionāls vai starptautisks vēriens) un, ņemot vērā šī lēmuma izvirzītos nosacījumus, *Sernam* vajadzētu iesaistīties vienā vai vairākās uzņēmumu partnerattiecībās.

(195) *Sernam* dzīvotspēja kopumā: *Sernam* spēja gandrīz pilnīgi un ar paša pārstrukturēšanas spēkiem likvidēt vajadzību pēc 67 M€, ko *Geodis* bija jāiegulda pārstrukturēšanā. Tas rāda, ka *Sernam* bija spējīgs patstāvīgi pabeigt nozīmīgu paredzētās reorganizācijas daļu, kas tam ļoti palīdzēs, īpaši vadot AKV.

(196) Turklāt uzņēmējdarbības plāna ieceres attiecībā uz *Sernam* rādītājiem šķiet pieņemamas, ņemot vērā citas *Sernam* veiktās racionalizācijas, it īpaši attiecībā uz telpām (skaitu, novietojumu un iekārtojumu), darbiniekiem, darbību, AKV, un, ņemot vērā *Sernam* izstrādātās un īstenotās jaunās koncepcijas (kurjerpakalpojumu klāsts un *TBE*), kā arī industriālās partnerattiecības, kurās *Sernam* plāno iesaistīties (un kas ir šī lēmuma nosacījums, lai varētu paplašināt dzelzceļa darbību (*TBE*) ne tikai nacionālā līmeņa kurjerpasta pārvadājumu tirgū, bet arī starptautiskajos kurjerpasta pārvadājumos, kas pēdējos gados piedzīvojuši ievērojamu uzplaukumu un kam saglabājas daudzsološas iespējas).

[1] Pirmā apstāšanās, lai pārkrautu preces no kravas mašīnām uz *TBE* izbraucot, un otra apstāšanās, atbraucot *TBE*, lai pārkrautu preces automašīnās.

(197) Ņemot vērā iepriekš minēto papildu 41 M€ atbalstu, Komisija uzskata, ka *Sernam* vienalga vajadzētu spēt pabeigt pārstrukturēšanu paredzētajā termiņā. Patiesībā, lai arī *Sernam* rīcībā ir tikai daļa *Sernam 1* Lēmumā atļautā atbalsta, 2003. gada rādītāji jau ir nedaudz labāki (-85 M€ rādītājs pirms nodokļu nomaksas 2003. gadā pret paredzētajiem -87 M€), un tiem jāizlīdzinās, kā paredzēts *Sernam* 2005. līdz 2006. gada uzņēmējdarbības plānā.

(198) Ņemot vērā iepriekš minētos apstākļus, Komisija uzskata, ka *Sernam* varēs atgūt ilgstošu finansiālu izaugsmi saprātīgā termiņā, ko paziņojušas Francijas iestādes.

6.3.6. *Konkurences kropļošanas novēršana - jaudu samazināšana*

(199) Saskaņā ar Francijas iestāžu norādēm *Sernam* ir jau būtiski samazinājis jaudu un paredz papildu samazināšanu tai, kas minēta *Sernam 1* Lēmumā, no kurienes izriet pārstrukturēšanas perioda beigas 2005. līdz 2006. gada telpu, darbinieku skaita un apgrozījuma samazināšanas ziņā. Turklāt *Sernam* pāriet no tradicionālās šķirošanas/pārvadājumiem uz kurjerpasta pārvadājumiem, kā arī no pārvadājumiem pa ceļu uz jaunu dzelzceļa koncepciju *TBE*. *TBE* koncepcija ir izstrādāta jaunā tirgus nozarē, kas nav pārslogota un var sniegt papildu attīstības jaudu kā nacionālā, tā starptautiskā līmenī. Francijas iestādes ir arī atbildušas daļai kritēriju, kas minēti *Sernam 1* Lēmumā.

6.3.7. *Konkurences kropļošanas novēršana – īpašas kompensācijas*

(200) Vispirms Komisija atzīmē, ka:

— jāveic pasākumi, lai pēc iespējas samazinātu atbalsta nelabvēlīgu ietekmi uz konkurentiem,

— klātbūtnes piespiedu ierobežošana vai samazināšana minētajā tirgū vai tirgos, kur darbojas uzņēmums, ir kompensācija konkurentiem,

— var būt dažādu veidu kompensācija, atkarībā no tā, vai uzņēmums darbojas vai nedarbojas pārslogotā tirgū,

(201) Tad Komisija atzīmē arī šo:

(202) Attiecīgie tirgi: Komisija secina, ka galvenie tirgi, kuros darbojas *Sernam*, ir Francijas nacionālie tradicionālo sūtījumu un kurjerpasta komplektēšanas tirgi. Tomēr šie tirgi ir svarīgs ceļu un dzelzceļa transporta elements.

(203) Dzelzceļa transports (*TBE* koncepcija): attiecībā uz komplektēšanu un kurjerpasta pārvadājumiem pa dzelzceļu (*TBE* koncepcija), Francijas iestādes apliecināja Komisijai, ka "Sernam nav TBE monopola, ciktāl katrs uzņēmējs var lūgt Fret SNCF līdzīgu pakalpojumu. Tomēr līdz šim brīdim neviens Sernam konkurents nav formulējis skaidru lūgumu Fret SNCF. Turklāt Fret SNCF apstiprina, ka tas ir gatavs sniegt ar tādiem pašiem nosacījumiem līdzīgu pakalpojumu jebkuram uzņēmējam, kas to lūgtu. Sernam ir labvēlīgi atbildējis uz kāda uzņēmēja tehniskas sadarbības lūgumiem, kurš vēlējās pārbaudīt TBE piemērotību un efektivitāti."

(204) Komplektēšanas pakalpojumi ar dzelzceļu, ko *Sernam* veic, izmantojot *TBE* un jaunā kurjerpasta pakalpojumu klāstu, ir jauns tirgus, kas attīstās un kurā nav strukturālas pārslodzes. Ņemot vērā arī to, ka Francijas iestādes ir sniegušas nepieciešamās garantijas, lai *Sernam* nevarētu izmantot monopolstāvokli šajā tirgū, Komisija uzskata, ka *Sernam* nav jāsniedz kompensācija par atbalstu šajā nozarē un, tas var turpināt attīstību tajā.

(205) Autotransports: turpretī autotransporta jomā pastāv strukturāla pārslodze visā Eiropā, tātad arī Francijā. Turklāt Francijas tradicionālās komplektēšanas tirgus ir uzskatāms par inertu, un standarta sūtījumu (paku) tirgus atrodas norietā.

(206) Ieinteresētās puses norāda, ka situāciju tirgū saasināja pieprasītā tirgus uzņēmumu slēgšana Francijā, kas norisinājās lielākā skaitā nekā iepriekšējā gadā, un ka to raksturo arī spēcīga cenu konkurence, ko it īpaši piemēro *Sernam*.

(207) Komplektēšana un kurjerpasts: *Sernam* ir nozīmīgs uzņēmējs tradicionālo sūtījumu un komplektēšanas tirgū, jo īpaši kurjerpasta pārvadājumu tirgū Francijā, un tam pieder ievērojama tirgus daļa, salīdzinot ar daudziem citiem uzņēmējiem šajos tirgos.

(208) Atbalsta nelikumīga izmantošana: lai attaisnotos minētā atbalsta daļas piešķiršana, ņemot vērā atbalsta nelikumīgu izmantošanu, kas konstatēta iepriekš, un pārstrukturēšanas plāna paildzināšanu, Komisija uzskata, ka *Sernam* jāsniedz īpaša kompensācija, ilgstoši atkāpjoties no būtiski pārslogotām tirgus nozarēm.

(209) Lai varētu piešķirt valsts atbalstu tirgos, kas atrodas strukturālas pārslodzes, pat norieta stāvoklī, vajadzētu nekavējoties ļaut uzņēmumam, kuram būtu jāpārtrauc darbība pēc paziņotajām grūtībām, mākslīgi aizņemt ārkārtīgi pieprasītu tirgu daļas par ļaunu konkurējošiem un finansiāli veseliem uzņēmumiem. Jāizvairās arī no tā, ka atbalsts varētu nevēlami padzīt no pieprasīta tirgus finansiāli veselus uzņēmumus par labu tādiem, kas izrādās nespējīgi izdzīvot paši ar saviem līdzekļiem.

(210) Šajā sakarā Komisija uzskata, ka *Sernam* ilgstoši jāatsakās no darbības pārslogotās tirgus nozarēs, šajā gadījumā no tradicionālās komplektēšanas tirgus nozares, izmantojot pārvadājumus pa ceļiem.

(211) Lai arī *Sernam* jau ir uzsācis šo atkāpšanos, Komisija uzskata, ka tā nav pietiekama un tai ilgstoši ir jāturpinās. Šī iemesla dēļ tā uzskata par nepieciešamu izvirzīt nosacījumus, kas i) ļaus *Sernam* turpināt attīstību dažādošanās virzienā tirgus nozarē, kas jāattīsta (kurā nav pārslodzes) un ii) ļaus aizvietot pārslogoto, inerto vai norietošo tirgus nozaru *Sernam* pakalpojumus ar citu uzņēmēju pakalpojumiem (ar mērķi atbrīvot *Sernam* tirgus daļas šajās nozarēs). Šie nosacījumi ir šādi:

— *Sernam* varēs attīstīt savu darbību tikai sūtījumu pārvadājumos pa dzelzceļu (*TBE* koncepcija). Tādēļ *SNCF* garantē piedāvāt jebkuram citam uzņēmējam, kas to lūdz, tādus pašus nosacījumus kā *Sernam* kravas dzelzceļa transporta attīstībai, *TBE*,

— Savukārt *Sernam* nākamo divu gadu laikā kopš šī līguma iesniegšanas datuma pilnībā jāaizvieto savus ceļa transporta līdzekļus un pakalpojumus ar viena vai vairāku uzņēmumu, kuru lielākā daļa nepieder *SNCF*, ceļa transporta līdzekļiem un pakalpojumiem,

— Par *Sernam* paša ceļa transporta līdzekļiem un pakalpojumiem tiek uzskatīti visi ceļa līdzekļi – proti, ceļa transportlīdzekļi – *Sernam* privātīpašumā vai līzingā/nomā,

— Uzņēmumiem, kas pārņems *Sernam* darbību uz ceļiem, būs jānodrošina visi ceļu transporta pakalpojumi pašu līdzekļiem.

(212) Pienākums veikt šādu aizvietošanu, protams, būs izaicinājums uzņēmumam. Aptuveni […] M€ a/s *Sernam* iegūst no tā darbības ceļu transporta nozarē, salīdzinot ar kopējo apgrozījumu 414 M€ un […] M€ komplektēšanas apgrozījumu. Tomēr darbību uz ceļiem vajadzētu aizvietot, neietekmējot attīstības iespējas, galvenokārt šo iemeslu dēļ:

— Lai aizvietotu sūtījumu pārvadājumus pa ceļiem – proti, ar autotransporta līdzekļiem – *Sernam* dzelzceļa transporta (*TBE*) atiešanas un pienākšanas vietās, *Sernam* būs strauji jāiesaistās vienā vai vairākās uzņēmumu partnerattiecībās. Tā kā uzņēmumu partnerattiecības, kā arī *Sernam* atbrīvošanos no pārvadājumiem pa ceļu ir paredzējušas un paziņojušas Francijas iestādes, šis nosacījums tikai garantēs šo nodomu īstenošanu,

— Tā kā *Sernam* pārstrukturēšana centrējas ap tā jaunā kurjerpakalpojumu klāsta kombināciju ar jauno *TBE* dzelzceļa transporta koncepciju, kuras ekonomiskās perspektīvas šķiet pilnībā pamatotas un ticamas, *Sernam* būtu jāspēj pāriet uz jaunu tirgus nozari, kas vēl jāattīsta.

(213) No otras puses, pēc Komisijas prasības par tādas iespējas novēršanu, ka *Sernam* ieņem monopola stāvokli kurjerpasta pārvadājumos un kravas dzelzceļa pārvadājumos, Francijas iestādes rakstiski apstiprināja [1], ka jebkuram uzņēmējam, kas varētu vēlēties sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, būs tādi paši nosacījumi kā *Sernam*. Komisija uzskata, ka tādā veidā var novērst jebkuru faktisku vai likumīgu monopolu, paliekot vienīgi ienākšanas barjerām šajā tirgū [2].

(214) Turklāt *TBE* attīstības stratēģija tieši ietilpst Komisijas transporta politikas virzienā, jo tā sekmē modālo pāreju "no autoceļa uz dzelzceļu". Tādēļ Komisija uzskata, ka uzņēmums, kas mainās, lai veiktu ievērojamu preču apjomu pārcelšanu no ceļa uz dzelzceļu garajās distancēs, ir pelnījis, ka tam dod iespēju īstenot šādu iespēju, ja tas vienlaicīgi atsakās no pārslogotām tirgus nozarēm.

(215) Tādēļ Komisija uzskata, ka mērķis ir:

— veikt *Sernam* restrukturizāciju,

— *Sernam* ilgtspējīgas attīstības iespēju atgūšana,

[1] Francijas iestāžu 2004. gada 14. aprīļa vēstule.

[2] Šīm ienākšanas barjerām vajadzētu *a priori* galvenokārt būt šādu operāciju un prasībām atbilstošu vagonu aprīkošanas prasmei, zinot, ka, vismaz *Sernam* gadījumā dzelzceļa pārvadājumus veiks *SNCF*.

— pārcelt *Sernam* autotransporta darbību uz dzelzceļa kurjerpasta pārvadājumiem un citiem neatkarīgiem *SNCF* uzņēmumiem, aizvietojot tā darbību uz ceļa,

— nemainīt tirdzniecību starp dalībvalstīm pretēji Kopienas interesēm - ir sasniegts.

(216) Tomēr Komisija ņem vērā Francijas iestāžu vēlmi pārdot *Sernam* kopumā (ieskaitot aktīvus un pasīvus) no šī brīža līdz […]. Šādā kontekstā Komisija atgādina, ka, ja šāds darījums notiek par tirgus cenu vai nu ar caurskatāmas un visiem konkurentiem atvērtas procedūras palīdzību, vai neatkarīga eksperta pārbaudi, uzņēmumam, kam nav juridiskas saistības ar *SNCF*, pircējam nevajadzēs atmaksāt 41 miljonu euro, kas paziņots par nesavienojamu. Saskaņā ar Tiesas praksi pircēju nevar uzskatīt par tādu, kas guvis priekšrocību attiecībā pret citiem tirgus dalībniekiem.

(217) Komisija arī atgādina, ka *Sernam* kopuma pārdošanas gadījumā (aktīvu un pasīvu), ko plānojušas Francijas iestādes, jebkurā gadījumā jāpiemēro lēmuma nosacījumi (citiem uzņēmumiem jāpārņem *Sernam* darbība uz ceļa un jāmaina *Sernam* darbība uz kravas dzelzceļa transportu). Turpretī, ja *Sernam* aktīvi jāpārdod "vienā partijā", Kom4isija atgādina, ka divi iepriekš minētie nosacījumi, kas attiecas uz uzņēmuma pārstrukturēšanu, netiks piemēroti, zinot, ka *Sernam* vairs nedarbosies pašreizējā juridiskajā formā un būs atbrīvojis savas tirgus daļas par labu neatkarīgajam pircējam (kurš varēs *de facto* turpināt savu darbību ar *Sernam* aktīviem).

6.3.8. *Atbalsta ierobežošana līdz minimumam*

(218) Kā minēts iepriekš, papildu atbalsta nepieciešamība 41 M€ apmērā būtībā ir sekas tam, ka Francijas iestādes nav ievērojušas *Sernam 1* Lēmumu. Šāda papildu atbalsta sniegšana ir nelikumīga, ja tas paredzēts uzņēmumam, kas būtībā joprojām darbojas strukturāli pārslogotās, inertās vai pat norietā esošās tirgus nozarēs. Turklāt *Sernam* nedrīkst būt papildu likviditāšu, ko tas varētu izmantot darbībās, kas varētu kropļot tirgu un kas nebūtu saistītas ar pārstrukturēšanas procesu, it īpaši piemēroto cenu ziņā. Tādēļ Komisija uzskata, ka 41 M€ papildu atbalsta piešķiršana attiecībā pret *Sernam 1* Lēmumā sākotnēji ziņoto un apstiprināto 503 M€ kopējo apjomu nav likumīga.

(219) Turpretī sākotnēji paredzētā *Geodis* ieguldījuma *Sernam* restrukturizācijā aizvietošana ar iespējamu atbalstu 67 M € apjomā var tikt atcelta, jo tā vairs nebūs nepieciešama. Patiesībā līdzekļu nepieciešamība 67 M€ apjomā, ko *Geodis* bija jāsniedz ar kredītlīnijas palīdzību, tika finansēta, samazinot kredītus, ko *Sernam* sniedza saviem klientiem. Lai savāktu līdzekļus 67 M€ apmērā, *Sernam* varētu nodot savus klientu kredītus atlaižu veidā vai, pārvēršot parādzīmes vērtspapīros, lai iegūtu attiecīgos līdzekļus no finanšu iestādes. Faktiski *Sernam* rīkojās labāk, veicot klientu kredītu ilguma samazināšanu, kas tam ļāva savākt prasītos līdzekļus un, attiecīgi samazinot AKV. Šāda rīcība būtībā ir labāka par ārēja finansējuma iespēju, kas aprakstīta iepriekš, zinot, ka tā sekmē *Sernam* bilances atveseļošanu un sniedz lielāku nākotnes operāciju drošību (ņemot vērā klientu kredītu samazināto ilgumu).

(220) Tādēļ Komisija var uzskatīt, ka *Sernam* ir aizvietojis *Geodis* ieguldījuma 67 M€ apjomā trūkumu ar līdzīgiem un pat labākiem līdzekļiem, salīdzinot ar ārēju finansējumu, apkopojot līdzekļus, kas pārāk ilgi bijuši bloķēti klientu kredītos.

(221) Tādā veidā *Sernam* pārstrukturēšanas atbalsts pašreizējā situācijā (nākamajā tabulā saukts *Sernam 2* ir 81 %, salīdzinot ar 87 % intensitāti *Sernam 1* lietā. Tiek ņemts vērā fakts, ka *Sernam* ar saviem līdzekļiem kompensēja 67 M€ finansējuma nepieciešamību, ko bija jānodrošina *Geodis*, un tam būs jākompensē ar saviem līdzekļiem arī papildu 41 M€ finansējuma nepieciešamību, ko savienībai būtu jāspēj izdarīt galvenokārt, pārdodot savu darbību uz ceļa un citiem līdzekļiem.

(222) 556 M€ [1] pievienojas *SNCF* kompensācija 34 M€ un 21 M€ apmērā *SNCF* un *Sernam* bagāžas, preses un iekārtu pārvadājumu līgumu veidā *SCS Sernam* 2000. gada atskaites perioda vienpadsmit mēnešu laikā, kas tika kvalificēti kā valsts atbalsts, kas ir saskaņā ar *Sernam 1* Lēmumu. Zinot, ka Francija ir ievērojusi apņemšanos atvērt tirgus, kas attiecas uz iekārtu pārvadājumiem, preses pārvadājumiem un bagāžas pārvadājumiem uz *SNCF* rēķina, Komisija var neatcelt *Sernam 1* Lēmuma novērtējumu, atbilstoši kuram 55 M€ summa, kas tikusi izmaksāta iepriekš minēto līgumu veidā 2000. gada vienpadsmit mēnešu laikā, var tikt atļauta *Sernam* pārstrukturēšanas kontekstā.

[1] Ieskaitot *SNCF* sniegto pārstrukturēšanas finansējumu 448 M€ apjomā, *Sernam* sniegto 67 M€ finansējumu, ko bija jānodrošina *Geodis* (faktiski *Sernam* samazināja šo finansējuma nepieciešamību, pats saviem līdzekļiem īstenojot restrukturizācijas pasākumus) un ieteiktā papildu atbalsta 41 M€ finansējumu ar *Sernam* līdzekļu palīdzību.

(223) **Pārstrukturēšanas izmaksas**

M€	*Sernam* 1	Izmaiņas	*Sernam* 2
Pārstrukturēšanas izmaksas	515	41	556
Kopā (1)	515		556

Finansējuma avoti

M€	*Sernam 1*	Izmaiņas	*Sernam 2*
SNCF veiktais pārstrukturēšanas finansējums	448		448
Geodis veiktais finansējums	67	-67	0
Sernam veiktais finansējums		67	67
Citi *Sernam* fondi		41	41
Kopā (2)	515		556

Sernam 1 pārstrukturēšanas atbalsta intensitāte %	87		
Sernam 2 pārstrukturēšanas atbalsta intensitāte %			81

Līgumiem piešķirtais atbalsts M€	55		55
Kopā (3)	55		55

M€	Sernam 1		Sernam 2
SNCF veiktais pārstrukturēšanas finansējums	448		448
Līgumiem piešķirtais atbalsts M€	55		55
Kopā (4), lietas kopējais atbalsta apjoms	503		503

6.3.9. *Nosacījumu īstenošana un ievērošana*

(224) Francijai jāsniedz ikgadēja atskaite par pārstrukturēšanas attīstību un šī lēmuma ievērošanu. Pirmajai atskaitei jātiek iesniegtai vēlākais sešus mēnešus pēc šī lēmuma paziņošanas datuma.

7. **SECINAJUMI**

(225) Komisija konstatē, ka Francija ir sniegusi atbalstu 503 M€ [1] apmērā apstākļos, kas atšķiras no tiem, kas apstiprināti *Sernam 1* Lēmumā, un ir nelegāli sniegusi papildu atbalstu 41 M€ apmērā.

(226) Taču, ņemot vērā:

— Francijas iestāžu sniegto rakstisko apņemšanos, atbildot uz Komisijas steidzamu pieprasījumu, ka *SNCF* neatbalstīs *Sernam,* un tas nevarēs attīstīt monopolu dzelzceļa kravas pārvadājumiem (kurjerpasta pārvadājumiem),

— *Sernam* uzsākto dziļo pārstrukturēšanas (kas skar tā uzņēmumu telpas, transporta plānu, jau veikto jaudas samazināšanu, kā arī svarīgus jauninājumus jaunā kurjerpakalpojumu klāsta un *TBE* jomā), un

— šā lēmuma izvirzītos nosacījumus,

Komisija uzskata, ka 503 M€ atbalsts *Sernam* labā ir saskaņā ar Līgumu, zinot, ka:

— *Sernam* savu dzīvotspēju varēs atgūt saprātīgā termiņā,

[1] Šī summa sastāv no 448 M€ paša pārstrukturēšanas atbalsta, ko sniedza *SNCF,* un 55 M€ atbalsta līgumiem, kas veido 503 M€.

— netiks radīti tādi konkurences traucējumi, kas ir pretrunā kopējām interesēm,

— atbalsts pēc iespējas tiks samazināts, ciktāl kopējais finansējuma apjoms, kas apstiprināts *Sernam 1* Lēmumā (570 M€ [1]), ir samazināts par 67 M€, jo netiek veikts *Geodis* ieguldījums, tomēr ticis finansēts, apkopojot *Sernam* līdzekļus, un papildu atbalsts 41 M€ apmērā jāatdod ar procentiem.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Valsts atbalsts, kas apstiprināts 2001. gada maijā 503 miljonu euro apmērā, uzņēmumam *Sernam* ir saderīgs ar kopējo tirgu saskaņā ar 3. un 4. pantā paredzētajiem nosacījumiem.

2. Francijas sniegtais valsts atbalsts uzņēmumam *Sernam* 41 miljona euro apmērā nav saderīgs ar kopējo tirgu.

2. pants

1. Francijai jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai atgūtu no saņēmēja 1. panta 2. punktā minēto atbalstu, kas nelikumīgi jau ir nodots tā rīcībā.

2. Atbalsts ir jāatgūst nekavējoties saskaņā ar valsts tiesību aktos noteikto kārtību ar nosacījumu, ka tā ļauj šā lēmuma tūlītēju un efektīvu izpildi. Atgūstamajā atbalstā ir iekļauti procenti, sākot no datuma, kad tas ticis nodots saņēmēja rīcībā, līdz tā atgūšanas datumam. Procenti ir aprēķināti, balstoties uz atsauces likmi, ko saistībā ar reģionālajiem atbalstiem izmanto līdzīgu subsīdiju aprēķināšanai.

3. pants

1. Saskaņā ar šā lēmuma 2. punktu ir jāievēro šādi nosacījumi:

a) *Sernam* var attīstīt tikai sūtījumu pārvadājumus pa dzelzceļu saskaņā ar *Train Bloc Express (TBE)* koncepciju. Šajā nolūkā *SNCF* garantē sniegt jebkuram citam uzņēmējam, kas izsaka šādu lūgumu, tādus pašus nosacījumus, kādi izvirzīti *Sernam TBE* kravas dzelzceļa transporta attīstībai;

b) Turpretī uzņēmumam *Sernam* nākamo divu gadu laikā, sākot no šā lēmuma paziņošanas datuma, ir pilnībā jāaizvieto savi autotransporta līdzekļi un pakalpojumi ar tāda uzņēmuma vai vairāku uzņēmumu autotransporta līdzekļiem un pakalpojumiem, kas ir juridiski un ekonomiski neatkarīgs no *SNCF* un kas ir izvēlēts, ievērojot atklātu, pārskatāmu un nediskriminējošu procedūru.

Par *Sernam* autotransporta līdzekļiem un pakalpojumiem tiek uzskatīti visi autotransporta līdzekļi, kas ir uzņēmuma *Sernam* privātīpašumā vai līzingā/nomā.

Uzņēmumiem, kas pārņems *Sernam* darbību uz autoceļiem, būs jānodrošina ar pašu līdzekļiem visi autotransporta pakalpojumi.

2. Ja līdz […] *Sernam* pilnībā pārdos savus aktīvus par tirgus cenu uzņēmumam, kas nav juridiski saistīts ar *SNCF*, ievērojot pārskatāmu un atklātu procedūru, 1. punkta nosacījumus nepiemēro.

4. pants

Jebkurai daļējai vai pilnīgai *Sernam* pārdošanai jānotiek par tirgus cenu, ievērojot attiecībā uz visiem konkurentiem pārskatāmu un atklātu procedūru. Šādos apstākļos uzņēmumam *Sernam*, ja tas turpina pastāvēt, jāatmaksā 41 M€ atbalsts.

5. pants

Francija informē Komisiju divu mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas dienas par pasākumiem, kas veikti, lai panāktu atbilstību šim lēmumam.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2004. gada 20. oktobri

Komisijas vārdā –

LOYOLA DE PALACIO,

Priekšsēdētāja vietniece

[1] Šo summu veido *SNCF* sniegtie 448 M€, 55 M€ par līgumiem un 67 M€, kas bija jāiegulda *Geodis*.