II

(Akty, ktorých uverejnenie nie je povinné)

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 20. októbra 2004,

ktoré sa vzťahuje na štátnu pomoc čiastočne zrealizovanú zo strany Francúzska v prospech spoločnosti Sernam

[oznámené pod číslo C(2004) 3940]

(Len francúzsky text je autentický)

(Text s významom pre EHP)

(2006/367/EC)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, najmä na jej článok 62 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a rekonštrukciu firiem v ťažkostiach [1],

so zreteľom na Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES [2],

po tom, ako boli zainteresované strany vyzvané, aby predložili svoje pripomienky v súlade s uvedenými článkami [3] a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. **POSTUP**

(1) Listom z 23. mája 2001 (č. D/288742) Komisia informovala Francúzsko o svojom rozhodnutí povoliť pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Sernam (ďalej len „rozhodnutie z 23. mája 2001“ alebo „rozhodnutie Sernam 1“).

(2) Francúzske úrady 17. júna 2002 (zapísané v ten istý deň pod č. A/60693) poštou zaslali prvú výročnú správu o reštrukturalizácii spoločnosti Sernam, ako aj nový protokol o dohode medzi spoločnosťami SNCF a Geodis, ktorý uvádza, že pomoc schválená 23. mája 2001 bola zrealizovaná za iných podmienok, ako boli podmienky, na základe ktorých Komisia prijala svoje rozhodnutie z 23. mája 2001. Francúzsko 30. októbra 2002 poštou zaslalo (zapísané 31. októbra 2002 pod č. A/69194) dodatočné informácie. Komisia zaslala 27. novembra 2002 Francúzsku list, na ktorý Francúzsko odpovedalo 30. januára 2003 listom zaslaným poštou (zapísané 31. januára 2003 pod č. A/12246). Stretnutia francúzskych úradov s útvarmi Komisie sa uskutočnili 29. augusta 2002, 25. februára 2003 a 22. marca 2004. Francúzske úrady poskytli dodatočné informácie, najmä počas rokovania z 22. marca 2004 a poštou 14. apríla 2004.

(3) Komisia financovala štúdiu trhu, ktorú vykonal nezávislý odborník a správa z ktorej bola predložená na začiatku júna 2004.

[1] Ú.v. ES C 288, 9.10.1999, s. 2.
[2] Ú.v. ES L 83 z 27.3.1999, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 794/2004 (Ú.v. EÚ L 140 z 30.4.2004, s. 1).
[3] Ú.v. ES L 182 z 1.8.2003, s. 2.

(4) Ósmeho júla 2002 (zapísané 15. júla 2002 pod č. A/62493) bola Komisii doručená sťažnosť (zaslaná spoločne viacerými stranami; ďalej len „sťažovatelia“), ktorá sa vzťahovala na spisy spoločnosti Sernam. Rokovania medzi sťažovateľmi a orgánmi Komisie sa uskutočnili 3. septembra 2002 a 29. januára 2003. Listom zo dňa 13. decembra 2002 (zapísané 17. decembra 2002 pod č. A/72603) sťažovatelia pod hrozbou podania sťažnosti na neplnenie záväzkov prvýkrát Komisiu požiadali, aby konala a tento akt zopakovali v liste z 24. apríla 2003 ([1]) a zaslali Komisii poštou dodatočné listy, medzi inými aj list zo 4. februára 2003 ([2]), dva listy z 28. februára 2003, z ktorých jeden bol odoslaný 4. marca 2003, ([3]) a druhý 10. marca 2003 ([4]) a list z 15. septembra 2003 ([5]). Sťažovatelia druhýkrát vyzvali Komisiu pod hrozbou podania sťažnosti na neplnenie záväzkov listami z 13. a 18. februára 2004 ([6]) a listami z 19. mája ([7]), 10. júna a 9. septembra. Komisia odpovedala okrem iného listami zo 7. februára 2003 (odpoveď na prvú výzvu), z 25. februára, 17., 20. a 21. marca a 8. mája 2003 (odpoveď na opakovanú žiadosť o konanie) a z 19. marca 2004 (odpoveď na druhú žiadosť o konanie).

(5) Listom z 30. apríla 2003 Komisia informovala Francúzsko o svojom rozhodnutí otvoriť konanie uvedené v článku 88 ods. 2 Zmluvy o založení ES v súvislosti s touto pomocou (rozhodnutie č. C 32/03).

(6) Rozhodnutie Komisie otvoriť konanie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([8]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uvedenej pomoci.

(7) Komisia dostala pripomienky k tejto téme zo strany zainteresovaných strán, ktoré Francúzsku odovzdala listom z 26. septembra 2003 a zároveň umožnila Francúzsku vypracovať jeho vlastný komentár a 26. novembra 2003 tento komentár dostala poštou.

2. **POPIS**

Ďalej je uvedené zhrnutie popisu pomoci. Za účelom poskytnutia presnejších podrobností je súčasťou rozhodnutia z 23. mája 2001 a rozhodnutia o otvorení konania z 30. apríla 2003.

2.1. **Sernam: štruktúra podniku**

(8) Ako je to uvedené v rozhodnutí z 23. mája 2001, spoločnosť Sernam bola založená v roku 1970 ako vnútorný útvar železničnej spoločnosti SNCF, ktorý vykonáva všetky činnosti prepravy zásielok. V roku 1993 bola vykonaná reorganizácia, čo viedlo k vytvoreniu Sernam Domaine a pobočky Sernam Transport SA. Sernam Domaine zostala vnútorným útvarom SNCF, zatiaľ čo Sernam Transport SA bola založená ako dcérska spoločnosť so 100 % podielom SNCF a sama vlastnila 24 pobočiek ([9]), prostredníctvom ktorých vykonáva svoje činnosti v cestnej doprave.

(9) Celok vytvorený v roku 1993 zo Sernam Transport SA a z jej pobočiek (ďalej len „skupina Sernam Transport“) hospodáril vždy viac-menej vyrovnane. Výsledky vnútorného útvaru Sernam Domaine však zaznamenali od roku 1992 postupný pokles, ale až v roku 1996, čiastočne v dôsledku silného sociálneho napätia v rámci SNCF, sa mohol aplikovať plán obnovy. Aj napriek stále sa zhoršujúcim výsledkom sa SNCF rozhodla vyviesť Sernam Domaine z tejto situácie.

(10) Dňa 1. februára 2000 sa Sernam Domaine transformovala na spoločnosť so 100 percentným podielom SNCF a následne spoločnosť SNCF vytvorila novú jednoduchú komanditnú spoločnosť (ďalej len „SCS Sernam“), ktorá bola samostatnou právnickou osobou. Zahŕňa dlhodobé aktíva bývalej spoločnosti Sernam Domaine a cenné papiere podniku Sernam Transport SA. Preto sa dcérska spoločnosť SNCF Sernam Transport SA stala dcérskou spoločnosťou so 100 percentným podielom SCS Sernam, pričom zostala samostatnou holdingovou spoločnosťou so svojimi 24 pobočkami.

(11) Reštrukturalizácia, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia sa vzťahuje na SCS Sernam (hoci bola transformovaná na akciovú spoločnosť po protokole dohody podpísanom medzi SNCF a Geodis 21. decembra 2001 a hoci 15 % SCS Sernam, ktoré boli predané spoločnostiam Geodis a Cogip, boli spoločnosťou SNCF znovu odkúpené).

2.2. **Sernam: činnosť podniku**

(12) Od svojho založenia v roku 1970 spoločnosť Sernam vykonáva najmä činnosti v preprave zásielok (preprava kusového tovaru) na trhu so zbernou službou, ktorý obsahuje najmä služby tradičnej prepravy tovaru (bežná dodávka od 24 do 48 hodín) a expresnej prepravy tovaru (dodávky sa bežne vykonávajú do 24 hodín), ako aj v menšom meradle na trhu s prenájmom dopravných prostriedkov (preprava tovaru kamiónmi z jedného miesta na druhé) a na trhu logistiky (uskladnenie, skladovanie, príprava objednávok, zoskupovanie).

([1]) Zapísané 25. apríla 2003 pod č. A/18967.
([2]) Zapísané 7. februára 2003 pod č. GAB. LdP 490.
([3]) Zapísané 5. marca 2003 pod č. A/14685.
([4]) Zapísané 11. marca 2003 pod č. GAB Loyola de Palacio 899.
([5]) Zapísané 17. septembra 2003 pod č. A/29815.
([6]) Zapísané v DG Tren 26. februára 2004 pod č. A/14167.
([7]) Zapísané 24. mája 2004 pod č. A/21123.
([8]) Ú.v. EÚ C 182, 1.8.2003, s. 2. Termín na odovzdanie pripomienok zainteresovaných strán sa skončil 1. septembra 2003. Na požiadanie zainteresovaných strán, ktoré odovzdali pripomienky Komisia udelila dodatočný termín do 15. septembra 2003.

([9]) K 31. decembru 2000 išlo o 24 malých pobočiek.

(13) Ako sa uvádza v rozhodnutí Sernam 1, „zberná služba sa môže vo všeobecnosti definovať ako činnosť, ktorá pozostáva z odobratia tovaru od zákazníka-odosielateľa, sústredenia tovaru v expedičnej agentúre až po dopravenie tovaru do cieľovej agentúry a napokon po ich dodávku cieľovým klientom. Činnosti zbernej dopravy sú potrebné pre optimalizáciu používania prostriedkov prepravy; spoločnosť zameraná na zbernú dopravu zabezpečuje prepravu zhromaždených zásielok, ktoré pochádzajú z rôznych zdrojov a ktoré sú adresované viacerým príjemcom. Zberná doprava, ktorá je súčasťou trhu s prepravou tovaru predstavuje samostatný trh charakterizovaný na jednej strane veľkosťou prepravovaných jednotiek (od balíka až po niekoľkotonové súpravy) a na druhej strane zabezpečením prepravy zásielok, ktoré pochádzajú z rôznych zdrojov a ktoré sú adresované viacerým príjemcom“.

(14) Pri všetkých činnostiach sa Sernam sústreďovala najmä na cestnú dopravu (nákladné automobily). Preprava zásielok tradičnou železnicou bola zrušená so zavedením nového plánu prepravy uvedeného v pláne reštrukturalizácie. Odvtedy spoločnosť Sernam vyvinula novú koncepciu železničnej prepravy, ktorá sa nazýva Expresný vlakový blok (Train bloc express, ďalej len „TBE“), ktorá zasahuje do strednej časti tokov tradičnej a expresnej prepravy tovaru na vzdialenosť väčšiu ako 400 km, ide o prepravu batožiny klientov SNCF a o prepravu tlače medzi parížskym regiónom a juhom Francúzska.

(15) V roku 2000 sa asi 58 % celkového obratu 552 miliónov EUR, ďalej len „mil. EUR“ vzťahovalo na činnosti zbernej služby vo Francúzsku (najmä tradičná a expresná preprava tovaru a nočné dodávky). Asi 18 % obratu sa vzťahovalo na prenájom dopravných prostriedkov, 10,7 % na činnosti logistiky, 6,3 % na prepravu tlače a batožiny pre spoločnosť SNCF, 4 % na rôzne iné činnosti ako napríklad zásobovanie a 3 % na medzinárodné činnosti.

(16) Francúzske úrady tiež uvádzajú, že *„doprava spoločnosti SERNAM priamo zabezpečovaná* TBE už dnes predstavuje obrat […]* mil. EUR (z […] mil. EUR obratu zbernej služby“). V roku 2003 bol skutočný obrat spoločnosti Sernam 414 mil. EUR a v roku 2006 by sa mal zvýšiť na 443 mil. EUR.

(17) V roku 2003 činnosti cestnej prepravy zabezpečované spoločnosťou Sernam predstavovali obrat […] mil. EUR. Túto činnosť zabezpečuje do výšky […] mil. EUR priamo spoločnosť Sernam a vo výške […] mil. EUR pobočka spoločnosti Sernam, ktorá sa nazýva Sernam Transport Route, ďalej len „STR“. Sernam Groupe používa […] ťahačov (44 t), […] návesov (24 t), […] distribučných vozidiel (s nosnosťou od 3,5 t do 12 t) a […] ľahkých úžitkových vozidiel (menej ako 3,5t). Pokiaľ ide o kamióny a vodičov, Sernam (ako skupina) používa […] kamiónov a […] platených vodičov. Z tohto celkového množstva […] kamiónov a […] vodičov pochádza zo STR. Sernam od roku 2005 plánuje poskytovať subdodávateľské služby v cestnej preprave STR.

2.3. **Kapacita trhu Sernamu (odborná štúdia)**

(18) Komisia financovala štúdiu nezávislého odborníka (ďalej len „odborník“), ktorej cieľom bolo stanoviť kapacitu segmentov trhu, v ktorých Sernam pôsobí a jeho pozíciu na týchto trhoch. ([1])

(19) Podľa odborníka Sernam predstavuje najvýznamnejšieho distribútora expresnej prepravy tovaru vo Francúzsku, hoci podľa neho tento odhad závisí od definície trhu. Sernam operuje najmä na francúzskom domácom trhu. V roku 2000 Sernam pokrýval 7 % trhu zbernej služby a odosielania zásielok (so špecifickými parametrami (parcels)), Geodis pokrýval 12 % a La Poste (pošta) 25 %. Pokiaľ ide o jednotlivé časti trhu, v rámci francúzskeho trhu zbernej služby La Poste pokrývala 28,1 %, Geodis 15,3 %, Deutsche Post 8,7 %, TNT 7,9 %, Mory 6,4 %, Sernam 5,2 % a ďalej trinásť ďalších významných spoločností, z ktorých každá pokrývala od 4 až po 0,8 % trhu.

(20) Pokiaľ ide o počet pobočiek vo Francúzsku (štandardizované a expresné balíky pre zbernú službu), odborník uvádza Geodis/Calberson s 204 pobočkami, TNT so 120 pobočkami, La Poste, TAT a Geopost DPD s 85 pobočkami, Sernam s 57 pobočkami, Groupe Joyeau (ktorá je v súčasnosti súčasťou spoločnosti Schenker) s 53 pobočkami a DPWN s 20 pobočkami.

(21) Podľa odborníka je Sernam činný najmä v:

— segmente zbernej služby/expresnej prepravy tovaru vo Francúzsku (ktorá pozostáva z triedenia (zbernej služby) a cestnej a železničnej prepravy zásielok alebo dokonca celých súprav o hmotnosti niekoľkých ton, ktoré sa bežne dopravujú do dvadsaťštyri hodín),

— segmente zbernej služby/tradičnej prepravy tovaru vo Francúzsku (ktorá pozostáva z triedenia (zbernej služby) a cestnej a železničnej prepravy zásielok alebo dokonca celých súprav o hmotnosti niekoľkých ton, ktoré sa bežne dopravujú v termínoch od dvadsaťštyri do štyridsaťosem hodín),

— v menšom meradle v segmentoch prenájmu dopravných prostriedkov, logistiky a prípravy objednávok a nakládky, ako aj medzinárodnej prepravy tovaru.

([1]) *Jacobs Consultancy*: Capacity of *ABX Logistics and Sernam markets*, Rámcová zmluva č. TREN/CC/04-2002, objednávka č. 2004/001/14 – S07.30053, máj 2004.

* Časti uvedené v hranatých zátvorkách a označené hviezdičkou sa vzťahujú na obchodné tajomstvo alebo dôverné informácie, ktoré boli vypustené.

(22) Zberná služba/„expresná“ preprava tovaru: Podľa odborníka trh expresných dodávok zásielok, ktoré sa bežne realizujú do menej ako dvadsaťštyri hodín zaznamenal v Európe a najmä vo Francúzsku za posledných dvadsať rokov silný nárast, avšak rýchly vstup prepravných spoločností do tohto segmentu spôsobil pokles cien. Vo Francúzsku ide najmä o rozdiel medzi expresnou medzinárodnou prepravou, ktorá zaznamenala za posledných pätnásť rokov významný vzostup a expresnou vnútroštátnou prepravou, ktorej nárast bol oveľa slabší. Istý nárast expresnej vnútroštátnej prepravy sa však očakáva aj v budúcnosti, čo sa vzťahuje najmä na celkové oživenie ekonomiky, ktoré sa práve vo Francúzsku očakáva. Odborník uvádza, že nárast vnútroštátneho trhu expresnej prepravy bude závisieť hlavne od nárastu obchodu s elektronikou. Odborník na druhej strane uvádza, že 74 % najvýznamnejších francúzskych spoločností už pravidelne využíva expresnú prepravu tovaru.

(23) Zberná služba/„tradičná“ preprava tovaru: Zberná doprava/tradičná preprava tovaru pozostávajú z dopravy, bežne cestnej, ale aj železničnej, a za pomoci sprostredkovania zbernej služby/odoberania zásielok ľahších ako tri tony medzi dvomi miestami a v bežnom termíne dvadsaťštyri až štyridsaťosem hodín.

(24) Pokiaľ ide o segmenty tohto trhu vo Francúzsku, odborník uvádza, že:

— segment trhu zbernej služby stagnuje, hoci sa očakával istý nárast trhu,

— segment tradičnej prepravy zásielok [so špecifickými parametrami (parcels)] bude klesať rovnako ako objemy pošty, ktoré sa vo všeobecnosti znižujú v dôsledku ich náhrady elektronickou poštou.

(25) Odborník v tomto ohľade vyslovil záver, že trh zbernej služby/tradičnej prepravy tovaru je v podstate v štádiu stagnácie, hoci sa očakával istý nárast trhu a že preprava zásielok (so špecifickými parametrami) klesá z dôvodu zvýšenia elektronických zásielok.

(26) Ako je uvedené vyššie, zberná služba predstavuje samostatný trh, pričom patrí do oblasti prepravy tovaru. Činnosti zbernej služby sa v podstate charakterizujú tak triedením tovarov a ich veľkosťou (od balíka až po niekoľkotonové súpravy), ako aj tým, že sa zabezpečuje preprava zásielok pochádzajúcich z rôznych zdrojov a adresovaných viacerým príjemcom. Dvomi aspektmi zbernej služby sú teda na jednej strane triedenie a na druhej strane preprava tovaru istej veľkosti. Aj keď triedenie umožňuje optimalizovať využívanie dopravných prostriedkov, účinná preprava tovaru predsa len zostáva hlavným cieľom všetkých operácií.

(27) Po ustúpení od tradičných prostriedkov železničnej dopravy Sernam zabezpečuje prepravu zoskupeného tovaru najmä cestnou prepravou, kamiónmi, pričom vyvinul novátorskú koncepciu Expresný vlakový blok TBE, ktorý bude vysvetlený ďalej v komentároch Francúzska. Je teda vhodné preskúmať kapacitu trhov cestnej a železničnej prepravy.

(28) Cestná preprava v Európe: Odborník uvádza, že v rámci Európskeho spoločenstva cestná preprava, ktorá je kľúčovým prvkom služieb zbernej služby/prepravy tovaru/prepravy štandardizovaných zásielok predstavuje priemysel so slabými bariérami vstupu, ktorý trpí trvalou nadbytočnou štrukturálnou kapacitou ([1]), čo sa potvrdilo za posledných päť až sedem rokov, počas ktorých ceny klesli.

(29) Odborník uvádza, že príslušný francúzsky trh sa v každom prípade všeobecne charakterizuje silnou konkurenciou a že existuje silná tendencia koncentrácie spoločností.

(30) Železničná preprava: Identifikujú sa tu tri skupiny:

— Odborník neočakáva nárast v oblasti zbernej služby a prepravy tovaru tradičnou železničnou cestou. Konkurencia je silná a existuje istá tendencia koncentrácie spoločností na trhu. Keďže spoločnosť SNCF práve znižuje počet obsluhovaných staníc, možnosti Sernamu využívať železničnú dopravu na prepravu zásielok sú znížené.

— To platí tak pre zasielanie tradičnými vlakmi, ako aj pre zasielanie v nákladnom priestore vysokorýchlostného vlaku „TGV“ vo Francúzsku.

— Podľa odborníka TBE, tak ako ho vyvinula spoločnosť Sernam, vlastní istý potenciál rastu, ktorý však nie je pre celý trh železničnej prepravy tovaru vo Francúzsku veľmi významný vzhľadom na jeho slabú účasť na súčasnom trhu. Expresná železničná preprava tovaru, tak ako ju vykonáva TBE, predsa len obsahuje nevýhodu minimálne dvoch potrebných zastavení na vykládku ([2]).

([1]) Aj keď sa zdá, že nedávne rozšírenie upokojilo súčasnú situáciu. Skutočnosť, že veľký počet prepravných spoločností ustupuje od cestnej prepravy a najíma si na tento účel menších nákladných subdodávateľov, ktorí pochádzajú z nových členských štátov, by mala konkurenčný nátlak na ceny v rámci trhu cestnej prepravy zosilniť.

([2]) Prvé zastavenie na premiestnenie tovaru z kamiónov do TBE pri jeho odchode a druhé zastavenie pri príchode TBE za účelom premiestnenia tovaru do kamiónov.

(31) Odborník Komisie sa odvolával najmä na štúdiu Mercer Management Consulting: Mercer on Travel and Transport, Volume X, Number 1, Fall 2003/Winter 2004, v ktorej sa uvádza, že konkurenčná pozícia železničnej nákladnej dopravy je slabá, nie však beznádejná. Železnica ponúka výhody, ktoré treba využiť, to si však vyžaduje opätovne čiastočne zvážiť koncepciu prepravy tovaru železnicou.

(32) Podľa týchto odborníkov by sa dali železničné siete so svojou vysokou cenou lepšie využívať prostredníctvom uplatnenia odlišných produktov a cien spolu s premysleným riadením príjmov (yield management). Je však potrebné prispôsobiť kultúru predaja, aby sa nahradilo určovanie cien podľa individuálnej schopnosti vyjednávania určením cien v závislosti od hodnoty prepravy (value based pricing).

(33) Za týmto účelom Mercer odhaduje, že spoločnosť železničnej prepravy by mal štandardizovať svoje produkty, svoje prepravné služby určením cien v závislosti od hodnoty ponúkaného produktu/služby, aby boli pre klienta ľahko pochopiteľný. Podľa Mercer by išlo o:

a) stanovenie modulov produktov (napríklad v závislosti od času, ceny alebo dôveryhodnosti ponúkaného prepravného produktu),

b) následné zadefinovanie kľúčových typov produktov, ktoré sa budú ponúkať (napríklad prepravy so štandardným trvaním alebo expresnej prepravy až po „lacnú prepravu“) a

c) o výber štandardizovaných riešení prepravy pre tieto rôzne typy produktov.

(34) Vzhľadom na tieto názory odborníkov môžeme vysloviť záver, že preprava tovaru bežnými vlakmi vykazuje nadbytočnú kapacitu a nemá budúcnosť, že preprava tovaru klasickými TGV je obmedzená a že preprava tovaru prostredníctvom TBE predstavuje istý potenciál rastu v rámci vnútroštátneho francúzskeho trhu, tento segment však v súčasnosti nie je veľmi rozvinutý.

2.4. **SNCF – pripomenutie**

(35) Po svojom založení v roku 1938 so štatútom akciovej spoločnosti sa SNCF stala verejným priemyselným obchodným podnikom (ďalej len „EPIC“) [1] s účinnosťou od 1. januára 1983. Po zmene a doplnení vyplývajúcom zo zákona z 13. februára 1997, ktorý sa vzťahuje na vytvorenie verejného podniku Železničná sieť Francúzska (ďalej len „RFF“), je cieľom SNCF (EPIC) [2]:

— podľa princípov verejných služieb využívať služby železničnej prepravy v rámci vnútroštátnej železničnej siete a

— podľa tých istých princípov zabezpečiť úlohy riadenia infraštruktúry mandátom, ktorý jej je na základe RFF zverený vo forme dohovoru.

(36) SNCF má správnu radu, ktorá sa skladá z osemnástich členov, z ktorých je i) sedem štátnych zástupcov, ii) päť členov vybraných na základe ich kompetencií, pričom minimálne jeden z nich je zástupcom používateľov, títo členovia sú vymenovaní na základe dekrétu a iii) šesť členov, pričom minimálne jeden z nich je zástupcom odborov, týchto členov volia zamestnanci spoločnosti a jej dcérskych spoločností. Prezident správnej rady sa vymenováva na návrh správnej rady na základe dekrétu Rady ministrov. [2]

(37) S ohľadom na rozvoj zbernej služby a expresnej železničnej prepravy tovaru (koncepcia vývoja TBE), francúzske úrady uvádzajú, že „SERNAM nemá na TBE monopol, pokiaľ si každý operátor môže vyžiadať od Fret SNCF rovnakú službu. K dnešnému dňu však žiadny konkurent SERNAM-u nepredložil spoločnosti Fret SNCF výslovnú žiadosť. Fret SNCF potvrdzuje, že je pripravená poskytnúť za rovnakých podmienok podobnú službu každému operátorovi, ktorý o to požiada. Spoločnosť SERNAM priaznivo odpovedala na žiadosti o technickú spoluprácu TBE operátorovi, ktorý si želal zistiť náležitosť a účinnosť jej ponuky“.

2.5. **Rozhodnutie Komisie z 23. mája 2001 „Sernam 1“ – pripomenutie**

(38) Listom z 23. mája 2001 [č. D/288742, spis č. NN 122/00 (ex N 140/00) – Francúzsko)] Komisia informovala Francúzsko o svojom rozhodnutí, podľa ktorého logistická spolupráca od 1. februára 2000 (prenájom pobočiek a vagónov) medzi spoločnosťami SNCF a SCS Sernam netvorí štátnu pomoc, zatiaľ čo opatrenia obchodnej pomoci a obnovenia SCS Sernam, uskutočnené spoločnosťou SNCF, ktoré sa majú vykonať od začiatku roku 2001 do konca roku 2004 predstavujú štátnu pomoc zlučiteľnú so Zmluvou o založení ES.

[1] Riadi sa článkami 18 až 26 zákona z 30. decembra 1982 o zameraní vnútornej prepravy (LOTI). EPIC sa nemôže dostať do konkurzu, ani nemôže byť predmetom exekúcie.

[2] Informácia pochádza z internetových stránok SNCF: http://www.sncf.com.

(39) Komisia povolila celkovú výšku pomoci 503 mil. EUR ([1]), z ktorých 448 mil. EUR je určených na pomoc reštrukturalizácii a 55 mil. EUR v zmysle zmlúv o batožine, tlači a dodávkach medzi SNCF a Sernamom. Toto povolenie spočívalo na istom množstve základných podmienok, ktoré sú súčasťou vyšetrovaného spisu.

(40) Táto pomoc bola povolená najmä za dodržania základnej podmienky privatizácie Sernamu. Spoločnosť Sernam by sa mala v podstate odpredať až do výšky 60 % svojho kapitálu spoločnosti Geodis ([2]), prepravnej a logistickej akciovej spoločnosti klasifikovanej na sekundárnom trhu Parížskej burzy. Až 56,6 % jej základného imania patrí súkromným investorom (dvomi najvýznamnejšími akcionármi boli Société Générale prostredníctvom skupiny Salvépar, ktorá vlastní 26,6 % kapitálu a 29,7 % hlasovacích práv a AGF-VIE, ktorá vlastní 8,4 percentný kapitálu a 9,5 % hlasovacích práv). 43,3 percentný podiel a 48,6 % hlasovacích práv patrí spoločnosti SNCF.

(41) Spoločnosť Geodis by sa takto stala úplne zodpovednou za dlhy pobočky SCS Sernam neobmedzeným spôsobom ([3]) a musela by pokryť dodatočné náklady na reštrukturalizáciu Sernamu do výšky 67 mil. EUR. Sernam sa zaviazal znížiť počet svojich prevádzok zo 107 na 72 v období od roku 1999 do 2004, znížiť svoj obrat o 18 %, znížiť počet zamestnancov a vykonať reštrukturalizáciu s vyššie uvedeným rozpočtom v stanovenom čase, teda do začiatku roku 2004.

2.6. **Začatie konania – pripomenutie**

(42) V nadväznosti na prvú výročnú správu a vyššie uvedenú sťažnosť Komisia stanovila, že časť pomoci bola poskytnutá, aj keď sa nedodržal istý počet základných prvkov rozhodnutia Sernam 1. V tomto smere Komisia zistila, že pomoc bola nesprávne uplatnená a vyslovila svoje pochybnosti najmä pri týchto bodoch:

— zmena štatútu SCS Sernam na akciovú spoločnosť s cieľom obmedziť zodpovednosť Geodisu za dlhy spoločnosti Sernam,

— zníženie podielu spoločnosti Geodis (ktorá sama mala problémy) na základnom imaní spoločnosti Sernam na 15 % akcií z pôvodného zamýšľaného 60 -percentného akciového podielu,

— prevzatie 15 % akcií spoločnosti Sernam inou spoločnosťou, Generálnou investičnou a podielovou spoločnosťou (Compagnie générale d'investissement et de participation „COGIP"). 34 % spoločnosti COGIP vlastní Geodis a 66 % Sofivir ([4]),

— predĺženie trvania reštrukturalizácie o jeden rok,

— zvýšenie príspevkov z verejných fondov o 41 mil. EUR, čo zodpovedá čistému zvýšeniu potrieb financovania reštrukturalizácie spoločnosti Sernam, ktoré vyplývajú z omeškania v porovnaní s pôvodným plánom ([5]),

— predpokladaná absencia súkromných príspevkov stanovených spoločnosťou Geodis vo výške 67 mil. EUR - súkromný vklad, ktorý mal úmerne znížiť intenzitu pomoci,

— absencia primeraných náhrad na zmenu pôvodného plánu reštrukturalizácie,

— návrat k životaschopnosti spoločnosti SERNAM v primeranej lehote,

— prevencia neoprávneného narušenia hospodárskej súťaže,

— dodržiavanie princípu výnimočnej pomoci a

— obmedzenie pomoci na nevyhnutné minimum,

— zlučiteľnosť uplatnenia pomoci na reštrukturalizáciu s rozhodnutím Sernam 1,

— zlučiteľnosť so Zmluvou všetkých pomocí kvalifikovaných alebo opätovne kvalifikovaných ako nové a/alebo pomocí vyplatených neoprávnene,

Tieto pochybnosti vyvolávajú potrebu novej analýzy plánu reštrukturalizácie Sernamu.

([1]) Táto suma pozostávala z 448 mil. EUR (2938 miliónov francúzskych frankov/MF/) na pomoc reštrukturalizácii a asi 7 mil. EUR na prílev nového kapitálu vloženého 1. februára 2000 spoločnosťou SNCF formou prenosu týchto aktivít z jej vlastného majetku na jej novú 100 -percentnú dcérsku spoločnosť Sernam SCS (podrobnosti nájdete v tabuľke č. 3), a z 34 plus 21 mil. EUR (222 MF plus 140 MF) vo forme zmlúv o preprave batožiny, tlače a dodávok; celková povolená suma teda dosiahla 503 mil. EUR (3 300 MF). Podrobnejšie je doložená v rozhodnutí Sernam 1 a v zahájení konania č. C 32/03. (Čísla v eurách a prepočítanie na francúzske franky sú v texte tohto rozhodnutia zaokrúhlené na milióny.)

([2]) Na pripomenutie: Geodis musela získať 60 % Sernamu za symbolickú cenu 1 EUR (pozri bod 51 rozhodnutia Sernam 1).

([3]) Bez obmedzenia zodpovednosti pri jednoduchých komanditných spoločnostiach.

([4]) Spoločnosť Sofivir vlastnia fyzické osoby (akcionári) a spoločnosť Crédit agricole.

([5]) Pokiaľ ide o podrobnosti ohľadom rozdelenia tejto sumy, odkazuje sa zahájenie konania č. C 32/03.

(43) Komisia pri otvorení konania č. C 32/03 pripomenula, že bude potrebné preveriť, či prvky, ktorých vývoj bol považovaný za správny s ohľadom na rozhodnutie Sernam 1 v rozhodnutí o otvorení konania, budú správne ukončené (najmä pri nástupe účinnej hospodárskej súťaže na príslušných trhoch 31. januára 2003 ([1]) – ide o zmluvy uzavreté medzi spoločnosťami SNCF a SCS Sernam o preprave batožiny klientov, o preprave tlače a o preprave dodávok spoločnosti SNCF), a rovnako pripomenul, že tieto podmienky vyvolali potrebu novej analýzy spisu na základe kompletného aktualizovaného plánu reštrukturalizácie, ktorý zohľadňuje nové okolnosti.

2.7. **Ďalší vývoj**

(44) Po otvorení konania Komisiou a v súlade s doložkami o neplatnosti, uvedenými v dohode medzi SNCF a Geodis na jednej strane a COGIP na strane druhej, musela SNCF v prípade otvorenia konania Komisiou alebo v prípade odvolania sa na Súdny dvor Európskych spoločenstiev ([2]) znovu získať 15 % akcií spoločnosti Sernam získaných spoločnosťami Geodis a COGIP.

(45) Podľa posledných informácií, ktoré poskytlo Francúzsko, výška pomoci poskytnutej zo strany Francúzskej republiky spoločnosti Sernam od jej ustanovenia predstavuje 489,1 mil. EUR. Táto suma sa delí na 6,7 mil. EUR základného kapitálu, 419,6 mil. EUR prevádzkového kapitálu, 33,5 mil. EUR účastníckych pôžičiek a 29,3 mil. EUR dodatočných nákladov na železničiarov ([3]). Táto celková suma zodpovedá 448 mil. EUR pomoci na reštrukturalizáciu podľa plánu schváleného Komisiou v máji 2001 zvýšenej o 41 mil. EUR na zohľadnenie nových okolností, ktoré sa vyskytli po vydaní rozhodnutia Komisie (pri kompenzácii dodatočných nákladov, najmä pokiaľ ide o zatvorenie pobočiek).

(46) Ostatný vývoj ohlásený Francúzskom hlavne počas prezentácie svojich komentárov, ktoré sa vzťahujú na otvorenie konania, ako napríklad aktualizácia plánu reštrukturalizácie spoločnosti Sernam, je zhrnutý nižšie v sekcii, ktorá sa vzťahuje na komentáre Francúzska.

(47) Naviac […] francúzske úrady […]oznámili svoje rozhodnutie predať spoločnosť Sernam. Podmienky tohto predaja sú:

— prehľadný a nediskriminačný postup,

— nájdenie európskeho kupca a

— predaj za trhovú cenu.

(48) Za týmto účelom sa obrátili na banku, ktorá je poverená identifikáciou potenciálnych záujemcov na európskej úrovni. Podľa informácie francúzskych úradov by mal byť konečným dátumom pre tento predaj […].

(49) Komisia si teda poznamenáva zámer francúzskych úradov predať celú spoločnosť Sernam (vrátane aktív aj pasív).

3. **PRIPOMIENKY ZÚČASTNENÝCH STRÁN**

(50) Spoločné pripomienky viacerých tretích strán, ktoré si želajú zostať v anonymite, sú zhrnuté nižšie. Vzhľadom na okolnosti prípadu a najmä vzhľadom na závery vyjadrené Komisiou pri otvorení konania tieto tretie strany predkladajú nasledujúce pripomienky.

(51) Povolenie plánu reštrukturalizácie záviselo od predaja väčšiny podielov na základnom imaní spoločnosti Sernam, vlastnených SNCF, v prospech jedného súkromného investora, ktorý sa zaviazal poskytnúť „vlastný“ príspevok vo výške asi 20 % na náklady na reštrukturalizáciu spoločnosti Sernam.

(52) Sernam by musel poskytnúť dostatočnú kompenzáciu za túto pomoc na reštrukturalizáciu vo forme zníženia svojho obratu (minimálne o 18 %) a vo forme svojich trhových podielov, aby sa vyhol akémukoľvek neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže. V tomto ohľade sťažovatelia poukazujú na to, že Komisia v bode 75 štvrtý pododsek svojho zhrnutia uvádza, že: „Hoci by Francúzsko navrhlo zatvorenie […] ([4]) dodatočných pobočiek spoločnosti Sernam, nie je na jednej strane jasné, či by bola táto kompenzácia dostatočná a na druhej strane, či by bola prijateľná pri zohľadnení nového kontextu spisu, tak ako je popísaný vyššie“. Sťažovatelia odhadujú, že zatvorenie dodatočných pobočiek nepredstavuje v žiadnom prípade dostatočnú kompenzáciu s ohľadom na významné zvýšenie [minimálne o 108 miliónov EUR (67+41 mil. EUR)] výšky pomoci na reštrukturalizáciu, ktorá sa pre Sernam vyžaduje a s ohľadom na predĺženie obdobia reštrukturalizácie minimálne o jeden rok.

([1]) V súlade so smernicou 93/38/EHS Rady zo 14. júna 1993 o koordinácii postupov verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore (Ú.v. ES L 199, 9.8.1993, s. 84), tak ako bola upravená smernicou 98/4/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú.v. ES L 101, 1.4.1998, s. 1). Smernica 93/38/EHS bola nahradená smernicou 2004/17/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú.v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1).

([2]) Vo svojom rozhodnutí o otvorení konania Komisia zhodnotila tieto doložky o neplatnosti ako nevyhovujúce právnym predpisom Európskych spoločenstiev.

([3]) Kompenzácia zaplatená SNCF Sernamu za dodatočné náklady na železničiarov zamestnaných v spoločnosti Sernam.

([4]) Nezverejnená dôverná informácia.

(53) Výška pomoci povolenej v roku 2001 by nemala prekročiť nevyhnutné minimum na obnovenie životaschopnosti spoločnosti Sernam. Komisia by konkrétne musela konať tak, aby spoločnosť Sernam od tejto chvíle nemala hotovosť, ktorá by jej umožňovala pokračovať (ako je to v súčasnej dobe) v znižovaní cien pod trhovú hodnotu a „zvádzať" skúsených pracovníkov svojich konkurentov (pozrite si odsek 96 zhrnutia Komisie).

(54) Sťažovatelia odhadujú, že spoločnosť Sernam by nemala byť oprávnená znovu začať s reštrukturalizáciou a pokračovať vo využívaní pomoci a narúšaní konkurencie iba preto, že nedodržuje (rovnako ako SNCF) podmienky stanovené v rozhodnutí z 23. mája 2001.

(55) Komisia by mala odmietnuť všetky nové investičné a rozvojové plány predložené spoločnosťou Sernam/SNCF a Francúzskom, pretože spoločnosť Sernam/SNCF a Geodis vedome porušujú ustanovenia plánu reštrukturalizácie povoleného na základe rozhodnutia Komisie a pretože sa tieto strany dohodli na účasti na všetkých prieskumoch Komisie v rámci tohto pôvodného plánu reštrukturalizácie s ohľadom na odkladné doložky protokolu o dohode podpísanom spoločnosťami SNCF a Geodis.

(56) Komisia musí na základe princípu výnimočnej pomoci dbať na to, aby spoločnosť Sernam nebola oprávnená prijímať dodatočnú pomoc. Keby opatrenia prijaté spoločnosťou SNCF na privatizáciu spoločnosti Sernam a na zavedenie schváleného plánu reštrukturalizácie neboli dostatočné na obnovenie životaschopnosti spoločnosti Sernam v stanovených termínoch, Komisia by musela prijať opatrenia na to, aby sa spoločnosť Sernam dostala do konkurzu a už nemala prístup k novej štátnej pomoci.

(57) Listom z 19. mája 2004, zapísaným 24. mája 2004, tieto tretie strany zasielajú dodatočné informácie, podľa ktorých sa počet zatvorení spoločností v sektore dopravy vo Francúzsku za predchádzajúcich dvanásť mesiacov od marca 2004 zvýšil o 21,37 % (zdroj Insee). Podľa tretích strán sú vážne finančné problémy sektora cestnej dopravy vo Francúzsku spôsobené „zlým stavom rozvoja obchodu, ale aj štrukturálnymi príčinami. Dopravné spoločnosti nemajú žiadnu manipulačnú maržu z dôvodu nedostatku vlastných fondov a pokladničnej hotovosti. Preto ak stratia zmluvu alebo ak jeden z ich klientov skrachuje, nedokážu sa s tým vyrovnať. Keďže sú ich záruky často nedostatočné, prepravcovia len ťažko dôverujú bankárom, odosielateľom, ale aj svojim dodávateľom".

(58) Naviac tretie strany uvádzajú viacero príkladov klientov spoločnosti „X" ([1]), ktorým Sernam ešte nedávno zaslal ponuky s cenami, ktoré sú o 10 % až 30 % nižšie ako sú ceny ponúkané spoločnosťou „X":

Klienti spol.	Zníženie ceny, ktorú navrhuje Sernam v porovnani s cenou spoločnosti X	Región
Klient 1	– 30 %	Amiens
Klient 2	– 15 %	Paríz
klient 3	– 10 %	Paríz
Klient 4	– 20 %	Paríz
Klient 5	– 20 %	Paríz
Klient 6	- 20 %	Paríz

(59) Okrem toho, tieto tretie strany uvádzajú, že spoločnosť Sernam systematicky preťahovala zamestnancov zamestnaných v spoločnosti „X" ([2]) tým, že im ponúkala dodatočné 30 -percentné prémie v porovnaní s mzdami platenými spoločnosťou „X".

(60) Tretie strany z toho vyvodzujú, že Sernam sa pokúšal použiť pomoc, ktorú poberal na získanie konkurenčnej výhody na trhu na úkor svojich konkurentov. Požadujú záporné rozhodnutie a okamžité vrátenie pomoci, ktorá už bola spoločnosti Sernam pridelená. Naviac požadujú, aby sa prípadný predaj spoločnosti Sernam vykonal za rovnakých podmienok, ako boli podmienky vynútené pri spoločnosti Geodis v roku 2001 a aby tento proces prebehol prostredníctvom príslušnej verejnej súťaže.

4. **POZNÁMKY FRANCÚZSKA**

(61) Francúzsko poslalo 19. júna 2003, 26. novembra 2003 a 14. apríla 2004 komentáre k otvoreniu konania Komisiou, ako odpoveď na pripomienky tretích strán a po zrealizovaných pracovných rokovaniach.

ZHRNUTIE POZNÁMOK FRANCÚZSKA

(62) Francúzske úrady si myslia, že poskytli všetky potrebné odpovede na pochybnosti vyjadrené Komisiou:

— bolo zrealizované významné zníženie obratu spoločnosti Sernam;

([1]) Pôsobí v tom istom konkurenčnom segmente ako Sernam.
([2]) Najmä v parížskom regióne.

— spoločnosť SNCF nenahradí spoločnosť Geodis, pokiaľ ide o pokrytie potreby zdrojov spoločnosti Sernam. Táto potreba financovania, ktorá bola v roku 2001 odhadnutá na 67 mil. EUR dnes predstavuje len 7,8 mil. EUR a bude sa financovať bežnými bankovými úvermi;

— predajné ceny prepravy tovaru, ako aj zbernej služby a expresnej prepravy sa v rokoch 2000, 2001 a 2002 skutočne zvýšili;

— trhy s tlačou, batožinou a dodávkami, pri ktorých zostali sumy nezmenené, boli riadne otvorené hospodárskej súťaži;

— SERNAM dostala svoj certifikát kvality; ide v podstate o označenie CLIQ;

— prechod spoločnosti Sernam na expresnú prepravu tovaru sa vykonal správne. Je to napokon jeden z kľúčových prvkov úspechu plánu obnovy spoločnosti Sernam;

— Tvývoj TBE je tiež jedným z hlavných prvkov vývoja spoločnosti Sernam.

(63) Napokon, ako to uvádza Komisia vo svojom rozhodnutí o otvorení konania, boli ostatné prvky plánu dodržané:

— bolo rozhodnuté o zatvorení pobočiek a toto zatvorenie sa vykonáva na základe rozhodnutia Sernam 1;

— 4/5 personálu boli počas dvoch rokov vymenené po návrate železničiarov k SNCF, čo umožnilo zaviesť nový nástroj internej komunikácie nasmerovaný do terénu, ktorý hodnotí miestne iniciatívy za účelom rozvoja novej kultúry podnikania zameranej na výsledky;

— reorganizácia výrobných pobočiek práve prebieha;

— boli zavedené školenia pre zamestnancov;

— bolo dokončené zavádzanie nového plánu prepravy;

— informačné systémy boli prispôsobené informačným systémom spoločnosti Geodis.

(64) Nebolo možné zrealizovať len pripojenie Sernamu skupinou Geodis za podmienok a v termíne stanovenom v protokole dohody podpísanej medzi spoločnosťami SNCF a Geodis 21. apríla 2000.

PODROBNEJŠIE POZNÁMKY FRANCÚZSKA

4.1. **Neplatnosť dohôd SNCF so spoločnosťami Geodis a COGIP**

(65) Francúzske úrady uvádzajú, že protokoly uzavreté medzi spoločnosťami Geodis a COGIP sú neplatné, a to z dôvodu otvorenia konania Komisiou, čo bola zrušujúca podmienka. V dôsledku toho spoločnosť SNCF znovu získala 15 % akcií spoločnosti Sernam získaných spoločnosťami Geodis a COGIP.

(66) Pokiaľ ide o zrušujúce doložky protokolov podpísaných medzi spoločnosťami SNCF a Geodis a medzi SNCF a COGIP, francúzske úrady odhadujú, že neboli ani prehnané, ani v protiklade s právnymi predpismi Európskych spoločenstiev pri zohľadnení rizík, ktoré na seba vzal investor. Keďže sa rozhodnutie Komisie neuplatnilo do 31. decembra 2000 (dátum sa vzťahuje na doložky), Geodis súhlasila s predĺžením protokolu dohody z 21. apríla 2000 až do 30. júna 2001 (tento protokol obsahoval odkladnú doložku, ktorá sa vzťahovala na definitívne rozhodnutie o zlučiteľnosti zo strany Komisie do 31. decembra 2000). Medzitým sa 23. mája 2001 uskutočnilo rozhodnutie Sernam 1. Podľa francúzskych úradov by však vstúpilo do účinnosti až 14. septembra 2001, dva mesiace po jeho uverejnení. V tomto momente sa stal protokol neplatným a SNCF už nechcela rokovať s Geodisom o novom protokole. Pripomíname, že hoci bola SNCF prvým akcionárom spoločnosti Geodis so 45 % jej akciového kapitálu, nepredstavuje kontrolný orgán a naviac sa nesmie zúčastniť na hlasovaní o rozhodnutiach Geodisu, ktoré sa vzťahujú na spoločnosť Sernam. SNCF teda nemala žiadnu právomoc, ktorá by jej umožňovala prinútiť Geodis k uplatneniu protokolu, ktorý sa stal neplatným, aj keď bolo rozhodnutie použiteľné už od oznámenia členskému štátu. Na druhej strane SNCF urobila všetko, čo bolo v jej právomoci, aby mohla uplatniť plán reštrukturalizácie.

(67) Francúzske úrady z toho vyvodzujú, že neplatnosť prvého protokolu (v dôsledku absencie definitívneho rozhodnutia ohľadom Geodisu pred 30. júnom 2001), trvanie jednania o druhom protokole a zmeny vynútené skupinou Geodis vo vzťahu k prvému protokolu (v dôsledku jej finančných problémov), nemožno pripísať ani spoločnosti Sernam, ani SNCF, ani francúzskym úradom.

(68) Podľa francúzskych úradov však neplatnosť týchto dohôd nezabránila spolupráci medzi spoločnosťami Geodis, COGIP a Sernam pri pokračovaní vo vývoji. […].

4.2. **Lehoty na uskutočnenie plánu**

(69) Francúzske úrady uvádzajú, že hoci boli opatrenia na oživenie zavedené už v roku 2000, začiatok plánu reštrukturalizácie bolo možné reálne uplatniť až 1. januára 2003 s príchodom pána Charlesa Henri Brousseauda do funkcie generálneho riaditeľa a pána Jeana Michela Tremeleta do funkcie finančného riaditeľa spoločnosti Sernam, čiže so šesťmesačným omeškaním.

4.3. **Zvýšenie pomoci o 41 mil. EUR**

(70) Francúzsko uvádza, že táto potreba financovania zodpovedá hlavne financovaniu strát zaznamenaných počas obdobia potrebného na rokovanie a s ohľadom na prispôsobenie plánu novým okolnostiam. Tieto nové okolnosti vyplývajú zo zmien vykonaných v Geodise, ako aj v celkovom hospodárskom prostredí počas obdobia vydania spisu Komisiou po rozhodnutí Sernam 1.

(a) Vplyv zhoršenia kvality železničných služieb […]mil. EUR): Po pätnásťdňovom štrajku na jar 2001 musela spoločnosť SNCF akceptovať zastavenie používania plánu železničnej dopravy v okolí uzlu Villeneuve St-Georges. Za účelom obmedzenia strát klientov ho spoločnosť Sernam musela okamžite nahradiť plánom cestnej dopravy, ktorý nebolo v rýchlosti možné optimalizovať a ceny sa nemohli prerokovať za priaznivých podmienok. Sernam z tohto dôvodu utrpel ujmu, ktorú môžeme vyčísliť na […] mil. EUR v roku 2001, vrátane strát z obratu […] mil. EUR a nákladov […] mil. EUR v dôsledku výnimočných sporov, ktorým musela spoločnosť Sernam čeliť.

(b) Nepredvídateľný posun zavedenia plánu obnovy ([…] mil. EUR): K tomuto zhoršeniu železničných služieb sa pridali straty z prevádzky, ktoré zodpovedali siedmym mesiacom neistoty (od júna do decembra 2001) a ktoré sa vzťahovali na problematické rokovania s Geodisom. Z dôvodu neplatnosti dohôd medzi spoločnosťami SNCF a Geodis, ktorých platnosť sa skončila na konci roka 2000, SNCF už nechcela znova prejednávať nový protokol dohody s Geodisom koncom roka 2001 (21. decembra 2001), pričom ostatní zainteresovaní účastníci sa počas verejnej súťaže rozhodli pre iné investície. Tieto diskusie boli o to problematickejšie, že aj situácia Geodisu sa v priebehu roku 2001 zhoršila. Tento termín stanovený na podpísanie nových dohôd tým predĺžil obdobie ťažkých strát v dôsledku omeškania zavedenia plánu obnovy, ktorý sa mohol spustiť až 1. januára 2002. Dodatočné nahromadené straty dosiahli približne […] mil. EUR.

(c) Dodatočné náklady na zatvorenie agentúr ([…] mil. EUR) a celková úspora na príplatku pre železničiarov ([…] mil. EUR): Prekročenie financovania plánu reštrukturalizácie (o […] mil. EUR) sa vysvetľuje najmä vyššou cenou za zatvorenie agentúr ako sa očakávalo (prepúšťanie, pritvrdzovanie sociálnej legislatívy, atď.). Celkovo sa vykompenzoval menším príplatkom pre personál so štatútom železničiarov ([…] mil. EUR). Žiadosti stálych pracovníkov o návrat k SNCF boli silnejšie a rýchlejšie, ako sa predpokladalo, ale geografické nároky, ktoré títo pracovníci vyjadrili, spomalili ich zatriedenie a prispeli k narušeniu fungovania agentúr a k zvýšeniu nákladov spojených s týmito návratmi vo vzťahu k nákladom na bežný sociálny plán. Pôvodný plán počítal so zachovaním […] stálych pracovníkov (železničiarov). V skutočnosti zostalo v spoločnosti Sernam iba […] železničiarov, úspora očakávaných príplatkov bola zhodnotená na […] mil. EUR. Zároveň, keďže boli návraty k SNCF rýchlejšie (takmer […] iba počas mesiaca novembra 2000 a takmer […] počas štyroch mesiacov roku 2001) a početnejšie ako sa predpokladalo, spoločnosť Sernam musela v roku 2001 urgentne prijímať zamestnancov na základe súkromnej zmluvy a vo väčšom počte, ako sa predpokladalo. Nadbytoční pracovníci boli napokon postupne prepustení, čím vznikli dodatočné náklady na prepustenie v porovnaní s pôvodným plánom.

(d) Pôžička na kúpu podielov ([…] mil. EUR): V súlade s protokolom dohody podpísaným so spoločnosťou Geodis 21. decembra 2001 sa výška pôžičky na kúpu podielov skutočne zaplatenej spoločnosťou SNCF znížila o výšku investícií vynaložených v rámci hospodárskych rokov 2000 a 2001. V tomto zmysle sa zaplatená výška pôžičky znížila o […] mil. EUR.

4.4. **Suma 67 mil. EUR očakávaná od spoločnosti Geodis (podľa rozhodnutia z 23. mája 2001)**

(71) Podľa francúzskych úradov musela celkové náklady na reštrukturalizáciu stanovené počas rozhodnutia Sernam 1 vo výške 515 mil. EUR financovať do výšky 448 mil. EUR spoločnosť SNCF a do výšky 67 mil. EUR spoločnosť Geodis. Suma zvýšená o 61 mil. EUR potreby obežnej hotovosti (ďalej len „BFR“) vyplýva z dezorganizácie na konci roka 2000 spojenej s hromadným návratom železničiarov (viac ako 1600 návratov v hospodárskom roku 2000). Francúzsko uvádza, že táto suma predstavovala výšku úveru na prevádzku poskytnutého spoločnosťou Geodis spoločnosti Sernam (financovanie BFR). Toto narušenie v podstate vyvolalo omeškania a incidenty v preprave tovaru, čím vznikli mnohé spory a významné predĺženie platieb klientom. Na konci roku 2000 priemerný termín pokrytia pohľadávok klientov prekračoval štyri mesiace. Francúzske úrady uvádzajú, že počas prvej polovice roku 2002 sa predpoklad BFR znížil na […] mil. EUR, tento odhad bol vykonaný na základe priemernej lehoty úhrad asi tridsaťdňového obratu a bol financovaný bežnými účtami banky. 31. decembra 2002 tento BFR už predstavoval len […] mil. EUR financovaných bežnými bankovými úvermi. Podľa Francúzska opatrenia, ktoré spoločnosť Sernam pre zníženie potreby obežnej hotovosti prijala týmto umožňujú potvrdiť, že pôvodne plánovaná suma 67 mil. EUR, ktorej financovanie mala zabezpečiť spoločnosť Geodis, už oddnes nie je potrebná.

4.5. **Ceny používané spoločnosťou Sernam**

(72) Francúzske úrady uvádzajú, že Sernam od roku 1995 zaviedol novú tarifnú stratégiu zvýšenia cien, ktorej cieľom je obnoviť rentabilitu svojej činnosti a pritom prehodnotila príjem z expresných zásielok a prepravy tovaru. Táto politika sa premieta do konkrétnych výsledkov, ktoré sú uvedené nižšie.

(73) Expresná preprava zásielok: na stanovenie porovnania medzi pozíciou Sernamu a trhom Sernam zvolil ako indikátor cenu za jeden kilogram. Priemerná hmotnosť zásielok spoločnosti Sernam je v podstate vyššia ako priemerná hmotnosť zásielok na trhu ([…] kg oproti 29 kg na konci júna 2003). Cena za jeden kilogram zásielok teda klesá spolu s hmotnosťou (čím je hmotnosť zásielky vyššia, tým je cena za jeden kilogram nižšia). V záujme porovnateľnosti údajov si Sernam dal za úlohu porovnať ceny za jeden kilogram pri zásielkach, ktorých hmotnosť je 25 kg až 35 kg, teda pri priemernej hmotnosti zásielok na expresnom trhu.

2. štvrtrok 2003 –Expresná preprava	Sernam (celkom)	Sernam domaine hmotnosť 25 až 35 kg	Trh – (rovnaká hmotnost)
Cena/kg v EUR	[…]	[…]	1,07
Hmotnost pri odoslaní v kg	[…]	[…]	29,00

(74) Pokiaľ ide o zásielky spoločnosti Sernam, ktoré sa nachádzajú v rozmedzí priemernej hmotnosti na trhu, cena u spoločnosti Sernam je […] EUR/kg a priemerná cena na trhu je 10,7 EUR/kg. V tomto rozmedzí oblasti priemernej hmotnosti by bola teda cena, ktorú používa spoločnosť Sernam, vyššia ako cena na trhu.

(75) Francúzske úrady naviac uvádzajú, že zvýšenie cien Sernamu predstavuje […] bodov v prvom štvrťroku 2003 v porovnaní s prvým štvrťrokom 2001, kedy došlo k nárastu o 13 bodov. A zároveň hmotnosti Sernamu pri odoslaní sa významne zvýšili (zvýšenie o […] bodov) v porovnaní s trhom (pokles o 7 bodov). V prípade, že sa hmotnosť za kilogram znižuje so znižujúcou sa hmotnosťou a ak sa priemerná hmotnosť zásielok spoločnosti Sernam značne zvýši, zatiaľ čo hmotnosť zásielok trhu sa zníži, môžeme očakávať, že hodnota indikátora cena/kg u spoločnosti Sernam výrazne poklesne. Indikátor cena/kg spoločnosti Sernam sa teda zvýši a toto zvýšenie je vyššie ako na trhu. Zvýšenie ceny za kilogram spoločnosti Sernam je teda podstatne vyššie ako zvýšenie na trhu. Toto zistenie potvrdzujú údaje dostupné v druhom štvrťroku 2003 okrem nočných dodávok pre spoločnosť Sernam.

(76) Tradičná preprava zásielok: Francúzske úrady uvádzajú, že pri zásielkach, ktorých hmotnosť sa pohybuje od 95 do 105 kg (priemerná hmotnosť zásielok zistená na trhu prepravy tovaru), bola vykonaná tá istá analýza.

(77)

2.štvrtrok 2003 – Preprava tovaru	Sernam	Sernam domaine hmotnosti 95 až 105 kg	Trh-
Cena/kg v EUR	[…]	[…]	0,33
Cena pri odoslaní v kg	[…]	[…]	98,00

(78) Pokiaľ ide o zásielky spoločnosti Sernam, ktoré sa nachádzajú v rozmedzí priemernej hmotnosti na trhu, cena u spoločnosti Sernam je […] EUR/kg, teda vyššia ako na trhu.

(79) Francúzske úrady naviac uvádzajú, že vzostup cien v porovnaní s trhom je pri spoločnosti o […] vyšší za obdobie prvého štvrťroku 2001 – prvého štvrťroku 2003 (a je uvedený pri období od prvého štvrťroku 2001 do druhého štvrťroku 2003). A zároveň hmotnosti spoločnosti Sernam pri odoslaní sa mierne zvýšili (zvýšenie o […] bodov) v porovnaní s trhom (pokles o 3 body). Keďže cena za kilogram klesá spolu s hmotnosťou, vývoj ceny za kilogram spoločnosti Sernam bol teda tiež oveľa vyšší ako vývoj na trhu. Toto zistenie potvrdzujú údaje dostupné v druhom štvrťroku 2003.

4.6. **Vývoj hospodárskeho výsledku spoločnosti Sernam**

(80) Francúzske úrady najskôr uvádzajú, že spoločnosť Sernam nie je podľa zákona povinná vypracovať konsolidované účty a že následne nemožno spoločnosti Sernam vyčítať, že nezverejnila informácie, ktoré sa vzťahujú na takéto účty. Francúzske úrady aj tak oznámili Komisii konsolidovaný finančný stav spoločnosti Sernam za rok 2002.

(81) Pokiaľ ide o vývoj výsledkov od roku 2000 až po predpoklady na rok 2006, francúzske úrady poskytujú nasledujúce údaje:

	2000	2001	2002	03 (predpokla)	03 *(skut.)*	2004	2005	2006
CA	552	573	449	430	414	431	452	449
Hrubý nadbytok využívania	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dotácie na amortizáciu	n. d.	[…]	[…]	[…]	n. d.	[…]	[…]	[…]
Dotácie na dávky	n. d.	[…]	[…]	[…]	n. d.	[…]	[…]	[…]
Náklady na reštrukturalizáciu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zrušenie pôžičky na podiely	n. d.	[…]	[…]	[…]	n. d.	[…]	[…]	[…]
Finančný výsledok	n. d.	[…]	[…]	[…]	n. d.	[…]	[…]	[…]
Výdedok pred zdanením	– 104,0	– 102,0	– 78,3	– 87,1	– 85,0	– 40,9	0,1	3,4

(82) Podľa týchto údajov a na základe plánovaných opatrení reštrukturalizácie, ktoré boli už čiastočne zavedené, by mala spoločnosť Sernam dosiahnuť neutrálny hospodársky výsledok v roku 2005 a v roku 2006 by mala začať vykazovať zisk.

4.7. **Účasti na trhu spoločnosti Sernam**

(83) Podľa francúzskych úradov v prvom rade z tabuľky o rozdelení operátorov podľa aktivít, ktorú zostavili účtovní komisári na základe údajov Logistického časopisu (Logistique Magazine) vyplýva, že Sernam v rokoch 1998 až 2002 prešiel v preprave tovaru vo Francúzsku z tretieho na desiate miesto a v expresnej preprave v tom istom období z piateho na šieste miesto. Túto tabuľku vypracovali francúzske úrady:

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistický časopis		Sernam		Logistický časopis		Logistický časopis	
	Účast Natrhu v- %1	Miesto	Účast Miesti Viatrhu v- %1	Miesto	Účast tia trhu v- %1	Miesto	Účast Natrhu v- %1	Miesto	Účast tia trhu v- %	Miesto
Preprava tovaru vo Francúzsku	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Expresná preprava vo Francúzsku	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Medzinárodná preprava tovaru	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistický časopis		Sernam		Logistický časopis		Logistický časopis	
	Účast Natrhu v- %1	Miesto	Účast Miesti Viatrhu v- %1	Miesto	Účast tia trhu v- %1	Miesto	Účast Natrhu v- %1	Miesto	Účast tia trhu v- %	Miesto
Medzinár. expr. preprava tovaru	1	9	2,21	7	1,01	7	1,14	6	0,83	
	5,4		4,98		4,23		4,21		3,38	

4.8. **Zníženie obratu**

(84) Podľa korešpondencie francúzskych úradov zo 14. apríla 2004 je vývoj obratu spoločnosti Sernam takýto:

CA-1								
CA Sernam-u	2000	2001	2002	2003 (predp.)	2003 (skut.)	2004	2005	2006
CA Sernam-u v mil. EUR	552	573	449	430	414	431	452	449
CA Sernam-u (základ 100 v r. 2000)	100	104	81	78	75	n. a.	n. a.	n. a.
Zníženie roč. CA v mil. EUR		4	– 22	– 4	– 6	n. a.	n. a.	n. a.
Vývoj CA v % od roku 2000 do príslušného roku (*)		4	*– 19*	*– 22*	*– 25*	*– 22*	*– 18*	*– 19*

CA-2					
Hrubé údaje expresnej prepravy – Preprava v číslach (bez nápravy vývoja na trhu)	2000	2001	2002	2003	Vývoj v rokoch 2000 – 2003 v %
Expresná CA Sernam-u v mil. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Preprava CA Sernam-u v mil. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pomer: Expresná/bežná preprava tovaru spoločnosti Sernam	[…]	[…]	[…]	[…]	
Expr + bežná preprava CA (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
Účasť na expresnej preprave v % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
Účasť na preprave v % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	

CA-3					
Údaje expresnej – bežnej prepravy v bodoch (základ 100 v roku 2000) (údaje opravené následkom trhu)	2000	2001	2002	2003	Vývoj v rokoch 2000 – 2003 v %
Expresná preprava Sernam-u (opravená následkom trhu)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Preprava Sernam-u (opravená následkom trhu)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pomer Expresná/bežná preprava (opravená následkom trhu)	[…]	[…]	[…]	[…]	

(*) Informácia nevyplýva priamo z informácií francúzskych úradov, ale pridala ju Komisia.

(85) Podľa údajov Francúzska vývoj obratu spoločnosti Sernam v preprave tovaru a v expresnej preprave tovaru v rokoch 2000 až 2003 dokazuje na jednej strane zníženie prítomnosti spoločnosti Sernam na oboch trhoch a na druhej strane istú preorientovanie činnosti spoločnosti Sernam na expresnú prepravu

(86) Obrat spoločnosti Sernam sa v rokoch 2000 až 2005 znížil o 18 %. Časť obratu, ktorá sa vzťahuje na tradičnú prepravu tovaru sa znížila o […] % a časť obratu, ktorá sa vzťahuje na expresnú prepravu tovaru sa v rokoch 2000 až 2003 znížila o […] %. Ak zoberieme do úvahy úpravy francúzskych úradov na zohľadnenie vývoja na trhu, zníženia prepravy tovaru CA Sernamu za to isté obdobie bolo ešte vyššie ([…] %), zatiaľ čo zníženie expresnej prepravy tovaru bolo len mierne a dosiahlo […] % namiesto […] %.

(87) Podľa údajov francúzskych úradov naviac došlo k istej zmene orientácie aktivít, ak bol pomer expresnej a tradičnej prepravy tovaru v roku 2000 […] % a v roku 2003 […] %. Časť tradičnej prepravy sa teda znížila v prospech expresnej prepravy. Ak sa však pozrieme na situáciu z iného pohľadu a ak zohľadníme kumulovaný obrat tradičnej a expresnej prepravy tovaru, tradičná preprava tvaru tvorí veľkú väčšinu aktivít so […] % v roku 2000 a […] % v roku 2003 oproti […] % a […] % pri expresnej preprave.

4.9. **Zníženie počtu zamestnancov**

(88) Počet zamestnancov spoločnosti Sernam sa znižuje nasledujúcim spôsobom:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Rozhodnutie z 23. 5. 2001	5050			3900		2600	
Zamestnanci Sernamu k 31. *12*			4257	3800	3259	2995	[…]

(89) Podľa rozhodnutia z 23. mája 2001 malo dôjsť k zníženiu na počet zamestnancov 2 600 v roku 2004. V skutočnosti bude teda počet zamestnancov predstavovať 2 995 osôb v roku 2004, ale len […] v roku 2005, čo je nižší počet ako bolo stanovené na rok 2004.

(90) Takto odporúčané zníženie počtu zamestnancov musí umožniť významné úspory a musí poskytnúť spoločnosti Sernam pružnosť a prispôsobivosť, ktoré sú potrebné na realizáciu inovatívnych cieľov tejto spoločnosti.

4.10. **Zatvorenie a reorganizácia pobočiek**

(91) Zatvorenie pobočiek: Francúzske úrady uvádzajú, že spoločnosť Sernam, pokiaľ ide o zatvorenie triediacich miest pôjde až za svoje ciele, stanovené v rozhodnutí z 23. mája 2001:

	1999	2001 (31. 12)	2002 (30. 6)	Cieľ konca 2002	Cieľ konca 2003		
Ciele rozhodnutia z 23. 5. 2001	107	87	80	74	72	32,71 %	
(k 31. 12 každého roku)		2001 (31. 12)	2002 (31. 12)		2003 (31. 12)	2004 (31. 12)	2005 (31. 12)
Počet miest spol. Sernam		87	74		62	61	61
Vývoj v % od r. 1999 do r. 2005							-43

Podľa francúzskych úradov sú údaje vyznačené kurzívou len predpokladmi.

(92) Zmena organizácie pobočiek: Stará sieť spoločnosti Sernam bola veľmi slabo prispôsobená na potrebu tvorby ziskov, pretože mala príliš veľa článkov (pokiaľ ide o počet pobočiek), bola umiestnená v nesprávnych oblastiach [išlo najmä o veľmi nákladné pobočky, pretože sa nachádzali v centre miest (Paríž)] a obsahovala pobočky triedenia, ktoré neboli svojím vybavením dostatočne prispôsobené aktuálnej situácii ([1]). Zníženie o asi jednu polovicu počtu pobočiek, ako aj čiastočné premiestnenie aktivít triedenia z mesta na predmestie a do pobočiek, ktoré sú prispôsobené plánu cestnej prepravy umožnili znížiť náklady spoločnosti Sernam o jednu polovicu a predstavujú jeden z kľúčových prvkov pre racionalizáciu a dosiahnutie väčšej účinnosti aktivít zbernej služby a prepravy tovaru s cieľom obnoviť trvalo udržateľnú životaschopnosť spoločnosti Sernam.

4.11. **Premiestnenie a modernizácia zostávajúcich pobočiek**

(93) Spomedzi trvalých prevádzok spoločnosti Sernam, dvadsaťpäť prevádzok disponuje fyzickými podmienkami, ktoré sú nezlučiteľné s aktuálnymi ukazovateľmi produktivity tejto profesie. Vo väčšine prípadov sa nachádzajú vo veľkých metropolách, avšak sú nevyhnutné pre trvácnosť a integritu siete Sernamu. Za účelom zabezpečenia životaschopnosti týchto pobočiek Sernam vytvoril politiku modernizácie pobočky, kde je geografická situácia uspokojivá (vzťahuje sa to na tri pobočky) a premiestnenia v opačnom prípade (vzťahuje sa to na dvadsaťdva pobočiek). Premiestnenie sa vykonáva buď do existujúcich prevádzok renovovaných spoločnosťou Sernam alebo do nových prevádzok.

([1]) Francúzske úrady uvádzajú, že používané prevádzky boli čiastočne schátralé. Nachádzali sa často v strede mesta a nie ako pri väčšine konkurenčných prepravcov v logistických zónach na okraji miest, ktoré sú z veľkých cestných komunikácií rýchlejšie dostupné a lepšie položené vo vzťahu k priemyselným zónam, v ktorých sa sústreďuje väčšina klientov spoločnosti Sernam. Takéto umiestnenie sa potom odráža v príliš vysokých cenách za prenájom pre spoločnosť Sernam. Od roku 2001 sa používali rôzne pobočky – cestné aj železničné (železničná vykladacia plocha na jednej strane a cestná vykladacia plocha na strane druhej). Tieto pobočky sa používali len na cestnú prepravu ako jednotvárne vykladacie plochy. Takéto využitie spôsobuje to, že sú nedostatočne produktívne (väčší povrch vykladacej plochy ako pri klasickej dvojplošnej pobočke, balíky teda musia na vykladacej ploche prejsť väčšiu vzdialenosť a existuje tu väčšie riziko poškodenia zásielok). Pozemková daň naviac nie je prispôsobená obmedzeniam aktuálneho materiálu: nádvoria, ktoré obklopujú vykladacie plochy, sú príliš náročné a sťažujú manipuláciu pri vykladaní zásielok (celý proces teda trvá dlhšie ako pri bežnej konfigurácii), alebo na niektorých častiach táto manipulácia vôbec nie je možná, pracovník nemôže vykladať balíky z kamiónov na dvere, ktoré majú optimalizovať riadenie vykladacej plochy. Po roztriedení zásob spoločnosti Sernam po nesprávnej konjunktúre mal veľký počet filiálok príliš veľa častí.

(94) Tento plán modernizácie a premiestnenia umožní zlepšiť výsledok využívania siete o […] mil. EUR (za celý rok, okrem regiónu Ile de France, v ktorom prebehnú dve premiestnenia a dve modernizácie pobočiek). V týchto moderných, zabezpečených a optimalizovaných prevádzkach spoločnosť Sernam skutočne i) zmenší nakladacie plochy o 50 %, ii) zníži počet zamestnancov správy nakladacích plôch o […] %, iii) zníži počet sporov, ktoré sa vzťahujú na poškodenie zásielok, iv) zníži počet ukradnutých zásielok a v.μ) optimalizuje zavedenie nosičov na nakladacích plochách, ktoré znížia ich nemobilnosť. Premiestnením do nových prevádzok sa dosiahne 15 -percentná úspora na súčasnom nájomnom.

4.12. **Nové informačné systémy**

(95) S pomocou spoločnosti Geodis, Sernam preklopil svoj informačný systém prostredníctvom dvoch nových programov riadenia (Aanael a Alizée 2000), ktoré musia optimalizovať budúce činnosti spoločnosti Sernam.

4.13. **Od tradičnej prepravy tovaru po expresnú prepravu tovaru**

(96) Francúzske úrady uvádzajú, že spoločnosť Sernam v januári 2003 spojila svoje plány tradičnej a expresnej prepravy tovaru do jediného plánu cestnej dopravy ([1]) expresnej prepravy tovaru ([2]), ktorý sa vzťahuje na Expresný vlakový blok, „TBE“. Vďaka tomuto plánu prepravy je nástroj spoločnosti Sernam v súčasnosti určený na to, aby zabezpečoval len expresnú prepravu tovaru a dodávku všetkých produktov s kvalitou expresnej služby (certifikácia „Cliq“ ([3]), ktorá zabezpečuje bezpečnosť, spoľahlivosť, termíny a sledovateľnosť prepravovaných zásielok), hoci asi len jedna tretina by predstavovala skutočnú službu expresnej prepravy ([1]). Táto záruka kvality pre klienta umožnila najmä prispieť k významnému zníženiu nákladov spojených s prebiehajúcimi spormi pri výraznom znížení potreby prevádzkového kapitálu. ([4])

(97) Obrat spoločnosti Sernam rozložený podľa rôznych typov klientov, ukazuje, že […] % celkového obratu spoločnosti Sernam (čo zodpovedá […] % klientov) sa vykonáva s klientmi expresnej prepravy tovaru pri zmiešaných produktoch, kde spoločnosť Sernam nekonkuruje ponuke čistých prepravcov, ktorí služby expresnej prepravy neposkytujú. Takto […] % časť obratu, ktorá sa vzťahuje na týchto klientov, predstavuje:

— […] % pre expresné služby,

— […] % pre služby prepravy a

— […] % pre služby špedície

(98) Zostávajúca časť […] % obratu spoločnosti Sernam sa vzťahuje na klientov, ktorí nevyužívajú expresné služby.

([1]) Údaj francúzskych úradov vydaný počas rokovania 22. 3. 2004.

([2]) Pre pripomenutie, ide o i) Expresné naliehavé zásielky: dodávka v ten istý deň do niekoľkých hodín (za použitia prepravných priestorov TGV), ii) Nočná dodávka (od 4 hodín do 8 hodín vo vyhradenom priestore), iii) H Xpres: dodávka v nasledujúci deň dopoludnia do 12. hodiny, iv) Výhodný Xpres: dodávka nasledujúci deň do 18. hodiny, v) Tempo Xpres: dodávka do 48/72 hodín v celej Európe, vi) Súpravový Xpres: preprava súprav hmotnosti 1 až 25 ton vo Francúzsku a v celej Európe a vii) Disram: priemyselná distribúcia paliet.

([3]) Certifikát Cliq zabezpečuje spoľahlivosť počas všetkých fáz prepravy, schopnosť reakcie v rámci celej siete, bezpečnosť jasných postupov prehľadnosť v skutočnom čase a v prípade ťažkostí.

([4]) Potreby obehu hotovosti, ktoré vyplývajú z lehoty platenia pohľadávok klientov, ktorá sa koncom roka 2000 zvýšila na viac ako štyri mesiace, tvorili významnú časť zo 67 mil. EUR finančných potrieb uvedených vyššie. Tieto náklady sa k 31. decembru 2002 podarilo znížiť na […] mil. EUR a na konci plánu reštrukturalizácie by mali dosiahnuť dĺžku bežnú v odvetví.

4.14. **Od cesty po železnicu (Expresný vlakový blok)**

(99) Koncepcia Expresného vlakového bloku TBE: Expresný vlakový blok TBE ([1]) je vagónový vlak, ktorý premáva vysokou rýchlosťou v stanovenom časovom harmonograme s rovnakým počtom vagónov a je určený na tradičnú prepravu tovaru a najmä na expresnú prepravu tovaru a ktorý je súčasťou projektu služby, ktorá ponúka zároveň: kvalitu, spoľahlivosť, bezpečnosť, rýchlosť (160 km/h pri klasických linkách, 200 km/h pri linkách TGV) a umožňuje neskoršie odobratie tovaru (teda lepšia zberná doprava).

(100) Podľa francúzskych úradov, „špecifické vlastnosti tejto ponuky sa vzťahujú na spôsob železničnej prepravy (TBE sa kontrolujú s rovnakou presnosťou riadenia ako vlaky TGV, aj keď nemusia premávať len na linkách TGV). TBE sa zaraďuje do politiky trvalo udržateľného rozvoja (dopĺňa ťažkotonážnu cestnú dopravu v expresnom segmente trhu, kde dnes premávajú 12-tonové kamióny rýchlosťou 110 km/h, o ktorých sa bude diskutovať v blízkej budúcnosti v rámci vývoja európskych predpisov ([2])). Napokon sa celkom zaraďuje do smerovaní Bielej knihy o dopravnej politike do roku 2010 a do schém vzájomnej prevádzkyschopnosti národných železničných sietí. Spoločnosť SERNAM si vybrala túto metódu TBE, aby sa postupne preorientovala z tradičnej prepravy na expresnú prepravu tovaru“.

(101) Podľa údajov francúzskych úradov môže jeden vagón TBE prepraviť asi 100m³ tovaru. 1 500 m³ tovaru, ktoré sa prepravili cez TBE za deň v roku 2002, zodpovedalo približne 30 kamiónom denne. V roku 2006 to bude zodpovedať 120 kamiónom denne alebo 6 000 m³, ktoré spoločnosť Sernam plánuje denne prepravovať cez TBE, čím prispeje k uvoľneniu ciest a k ochrane životného prostredia.

(102) Konkurencieschopnosť TBE: Dve železničné súpravy TBE, ktoré každú noc spájajú Paríž a Orange na jednej strane, ako aj Paríž, Bordeaux a Toulouse na strane druhej, premávajú rýchlosťou 160 km/h alebo dokonca 200 km/h na vysokorýchlostných linkách, ktoré sa nachádzajú medzi týmito metropolami, čo vyvoláva konkurencieschopnosť najmä pri službe prepravy tovaru „expresného“ typu.

(103) Podľa francúzskych úradov, „EXPRESNÁ preprava sa dnes rozvíja na dlhých prepojeniach za pomoci príslušných rýchlych vozidiel. V tomto ohľade TBE predstavuje jednu z alternatív, ktoré umožňujú spoločnosti SERNAM upustiť od cestnej prepravy. Doprava spoločnosti SERNAM priamo zabezpečovaná TBE už dnes predstavuje […] mil. EUR obratu (z […] mil. EUR obratu zbernej služby“). Plán prepravy spoločnosti SERNAM je technicky organizovaný za pomoci TBE a bez tejto techniky sa teda neobíde ([2]).

(104) Podľa francúzskych úradov „Spoločnosti expresnej prepravy používajú ľahké cestné vozidlá (12 t) na prepravu expresného nákladu. Na dlhé vzdialenosti zo severu na juh spoločnosť SERNAM používa železnicu, ktorá je drahšia (teda bez narušenia konkurencie). Táto prídavná cena sa však kompenzuje inými optimalizáciami plánu prepravy (neskoršie odobratie tovaru, teda lepšie zberná doprava), ku ktorým sa pridávajú výhody v zmysle služieb (rýchlosť, spoľahlivosť, bezpečnosť, ohľaduplnosť k životnému prostrediu ([2]))“.

(105) TBE je už kapacitne vyťažený: Podľa francúzskych úradov je kapacita rôznych TBE, ktoré sa prevádzkujú vo Francúzsku v súčasnosti už nasýtená a spoločnosť Sernam skúma možnosť prevádzkovania ďalších TBE. Aby Sernam dokázal čeliť narastajúcim potrebám vyššie uvedených železničných dodávok, v podstate od roku 2005 počíta s premiestnením štyroch zmiešaných filiálok do prevádzok, ktoré sú už celkom zapojené do železničného plánu a ktoré majú dvakrát vyššiu kapacitu prijať TBE ako je to v súčasnej dobe ([3]). Sernam už napokon začala rokovania, aby bola SNCF do 1. januára 2005 schopná poskytnúť jej potrebnú plánovanú kapacitu.

([1]) Pre pripomenutie: tieto TBE tvorí klasický obehový materiál, ktorý sa sústreďuje na technické vylepšenia, ktoré umožňujú premávku rýchlosťou 200 km/h na vysoko rýchlostných linkách: i) klasické lokomotívy s vyššou ťažnou kapacitou, ii) klasické vagóny so špeciálnou nápravou, iii) vlaková súprava s obmedzenou dĺžkou (maximálne 9 až 12 vagónov podľa liniek) s elektronickým a automatickým rozdelením brzdných síl medzi jednotlivé vagóny podľa ich polohy vo vlakovej súprave, aby nemohlo dôjsť k prerušeniu spojenia. Vlakové súpravy, ktoré sú riadené v blokoch neoddeliteľných vagónov, naviac dosahujú rovnakú spoľahlivosť ako pri TGV. Na základe železničných skúseností z uplynulých rokov mohla takto spoločnosť Sernam vyvinúť novú koncepciu, TBE.

([2]) Zdôrazňuje Komisia.

([3]) Išlo by o i) dve dodatočné vlakové súpravy z Paríža do Orange a späť, ii) jednu vlakovú súpravu z Paríža do Bordeaux a späť a iii) vlakovú súpravu z Paríža do Toulouse a späť.

(106) Naviac, pokiaľ ide o multimodálny nástroj spoločnosti Sernam (a síce využívanie štyroch prevádzok zo štyroch multimodálnych prekladísk (Paríž-Chevaleret, Bordeaux, Toulouse, Orange)), francúzske úrady uvádzajú, že výsledky týchto prekladísk boli naplánované na roky 2004 až 2010 v rámci postupnej stratégie náhrady tradičnej prepravy expresnou prepravou tovaru, konkrétne pri preprave na dlhé vzdialenosti (vnútroštátne trate sever – juh).

(107) Postupná náhrada tradičnej prepravy tovaru expresnou prepravou na železničných prepojeniach (ktorej napomáha tlak nariadení, ktoré obmedzujú prepravu nákladnými automobilmi na dlhé vzdialenosti znížením maximálnej povolenej rýchlosti premávky) umožňuje dosiahnuť rast výsledkov multimodálneho nástroja za obdobie rokov 2005 – 2010 za pomoci postupných etáp. Keďže multimodálne prekladiská sú vytvorené a prispôsobené na expresnú prepravu, táto náhrada sa vykonáva s nemennými nákladmi, zatiaľ čo prepravovaná hodnota sa zvyšuje.

(108) Je potrebné si uvedomiť, že v roku 2007 sa postup týchto výsledkov (mierne) spomalí po zavedení novej pobočky v […] a nového nástroja železničných súprav, ktoré boli preštudované v spolupráci so spoločnosťou SNCF, pri ktorých sa fixné ceny vývoja v roku 2007 znížia.

(109) Využívanie tohto multimodálneho nástroja bude v období 2003 až 2010 vyzerať nasledovne:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
CA TOTAL	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Z toho prínos partnerov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EXTERNÍ SUBDODÁVATELIA CELKOM	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
INTERNÍ SUBDODÁVATELIA CELKOM	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
HRUBÁ PREVÁDZKOVÁ MARŽA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NÁKLADY NA ČINNOSŤ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ČISTÁ MARŽA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CELKOVÉ A ADMINISTRATÍVNE NÁKLADY	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
VÝSLEDOK VYUŽÍVANIA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(110) Táto tabuľka ukazuje konštantný vývoj s obratom, ktorý by sa mal za sedem rokov približne zdvojnásobiť a s hodnotou využiteľnosti, ktorá by sa mala za sedem rokov približne strojnásobiť.

(111) Partneri pre vnútroštátny a medzinárodný TBE: V strednodobom meradle sa tento systém javí ako rovnako atraktívny aj pre ostatné spoločnosti, ktoré vyvíjajú činnosti v sektore prepravy tovaru.

(112) Podľa francúzskych úradov, „Sernam sa v súčasnej dobe snaží nájsť ďalších partnerov, aby mohol čo najskôr zrealizovať potrebnú technickú spoluprácu pre svoju obnovu. Táto technická spolupráca v podstate umožňuje spoločnosti Sernam využívať pobočku svojho partnera, deliť sa s ním o variabilné náklady a mať v pobočke len svoju obchodnú skupinu. Cieľom tejto pomoci je v strednodobom meradle zabezpečiť trvácnosť vývoja spoločnosti (a najmä jej nástroja TBE) a v krátkodobom meradle urýchliť dosiahnutie cieľov obchodného plánu (napríklad technická spolupráca)“.

(113) „Prínos tohto partnerstva je vlastne potrebný na optimalizáciu nástroja TBE, ktorý pri zohľadnení nárokov expresnej prepravy, pokiaľ ide o spoľahlivosť, bezpečnosť, rýchlosť a zlučiteľnosť s požiadavkami životného prostredia predstavuje pre spoločnosť Sernam nástroj budúcnosti. Napokon je jasné, že železničný nástroj sa stáva v expresnej preprave tovaru tým konkurencieschopnejší, čím sú dlhšie vzdialenosti prepravy (táto výhoda sa vzťahuje na rýchlosť, ktorá sa stáva ešte citlivejšou)“.

(114) „V týchto podmienkach je TBE nástrojom, ktorého cieľom je vyvíjať sa v rámci medzinárodných a hraničných prepojení. Podpora partnera s medzinárodným postavením je teda pre vývoj všetkých možností TBE nevyhnutne potrebná. Trh expresnej prepravy tovaru je v súčasnosti trhom, v ktorom dominujú účastníci s medzinárodnou ponukou. Dodržiavanie stratégie spoločnosti Sernam v oblasti expresnej prepravy je teda možné len pomocou tohto pripojenia“.

(115) „Francúzske úrady teda potvrdzujú, že súčasťou ich stratégie je usilovať sa, v záujme spoločnosti Sernam, o jej pripojenie k partnerovi“.

(116) A napokon v horizonte roku 2005 spoločnosť Geodis, ktorej plány expresnej a tradičnej prepravy tovaru sa orientujú výlučne na cestnú dopravu plánuje použiť techniku TBE na dlhé vzdialenosti prostredníctvom spoločnosti Sernam. Ďalšie spoločnosti expresnej prepravy tovaru, ako napríklad TAT Expres, tiež prejavili záujem o takýto produkt spoločnosti Sernam.

(117) Zamedzenie monopolu spoločnosti Sernam: Pripomíname, že spoločnosť Sernam je vo Francúzsku priekopníkom rozvoja prepravy tovaru železnicou za pomoci koncepcie TBE, pričom Sernam je podľa údajov francúzskych úradov jedinou spoločnosťou, ktorá vyvinula novú koncepciu železničnej zbernej služby. Predsa len, podľa francúzskych úradov, [1] „SERNAM nemá monopol na TBE, pretože každý operátor môže predložiť žiadosť spoločnosti Fret SNCF o rovnakú službu. K dnešnému dňa však žiadny konkurent SERNAM-u nepredložil výslovnú žiadosť spoločnosti Fret SNCF. Fret SNCF potvrdzuje, že je pripravená poskytnúť za rovnakých podmienok podobnú službu každému operátorovi, ktorý o to požiada. SERNAM priaznivo odpovedal na žiadosti o technickú spoluprácu ohľadom TBE operátorovi, ktorý požadoval zvážiť vhodnosť a účinnosť.“

4.15. **Uvedenie zmlúv na prepravu tlače, batožiny a dodávok spoločnosti SNCF do hospodárskej súťaže**

(118) Francúzske úrady a spoločnosť SNCF, ako to uviedli vo svojej správe zo 17. júna 2002 dodržali všetky povinnosti, ku ktorým sa zaviazali. Spresnili, že otvorili tieto zmluvy hospodárskej súťaži, k čomu sa zaviazali v listoch zo 4. decembra 2000 a z 10. apríla 2001. Francúzske úrady k odpovedi na bod 77 rozhodnutia o otvorení konania v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev* ďalej uvádzajú dátumy uvedenia týchto zmlúv a ich čiastok do hospodárskej súťaže.

(119) Služby zabezpečované spoločnosťou Sernam sa vzťahovali na:

— prepravu služobných zásielok medzi triediacimi strediskami,

— prepravu obchodných dokumentov vedenia Grandes Lignes,

— prepravu cestovných lístkov Grandes Lignes,

— prepravu dodávok za účelom riadenia materiálu, infraštruktúry a nákupov,

— prepravu dennej tlače a periodík,

— prepravu batožiny.

(120) Pri štyroch prvých službách: Komisia bola informovaná o obnovení príslušných zmlúv. Pri tom boli prísne dodržané záväzky voči Komisii postúpiť pridelenie týchto zmlúv konkurencii (verejná súťaž).

[1] List francúzskych úradov zo 14. apríla 2004, zapísaný 15. apríla 2004 pod č.A/18141.

(121) Za účelom dodržania tohto záväzku spoločnosť SNCF listom z 20. júna 2001 požiadala spoločnosť Sernam 31. januára 2002 o vypovedanie týchto zmlúv:

— Zmluva o preprave medzi spoločnosťami Sernam a SNCF (Vedenie materiálu),

— Zmluva o preprave medzi spoločnosťami Sernam a SNCF (Vedenie infraštruktúry),

— Zmluva o preprave medzi spoločnosťami Sernam a SNCF (Vedenie nákupu),

— Zmluva medzi spoločnosťami Sernam a SNCF o preprave obchodných dokumentov Vedenia Grandes Lignes,

— Zmluva medzi spoločnosťami Sernam a SNCF o preprave služobných zásielok,

— Zmluva medzi spoločnosťami Sernam a SNCF o distribučnej preprave.

(122) Zmluva medzi spoločnosťami Sernam a SNCF, ktorá sa vzťahuje na prepravu cestovných lístkov nebola predmetom tejto záležitosti, pretože, keďže bola podpísaná neskôr, spoločnosť SNCF jej priamo stanovila konečný termín 31. januára 2002, ktorý navrhovala Komisia.

(123) Dňa 20. júla 2001 boli zverejnené stanoviská o uvedení daných zmlúv do hospodárskej súťaže v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev* s konečným dátumom odpovede kandidátov stanoveným na 31. augusta 2001.

(124) Vývoj od júla 2001: Po zverejnení stanoviska sa prihlásili dvaja kandidáti: Sernam a TCS. Kandidatúra spoločnosti TCS nebola prijatá Vedením nákupov spoločnosti SNCF, pretože mohla len čiastočne uspokojiť požiadavku SNCF a najmä nemohla prepravovať zásielky veľkej hmotnosti. Pri zohľadnení absencie nových prijateľných kandidatúr spoločnosť SNCF poštou požiadala spoločnosť Sernam 10. októbra 2001, aby jej predchádzajúci list z 20. júna 2001 považovala za neplatný a aby predĺžila všetky zmluvy až do 31. októbra 2002.

(125) Listom z 19. októbra 2001 spoločnosť Sernam potvrdila svoj súhlas s predĺžením zmlúv do 31. októbra 2002. Listom z 31. januára 2002 Vedenie nákupov predĺžilo zmluvy až do 31. októbra 2002.

(126) Vývoj v roku 2002: Na začiatku roku 2002 bolo začaté konanie vo veci vyžiadania ponúk s perspektívou začatia verejnej súťaže, ktorá umožňovala pridelenie nasledujúcich zmlúv do 31. októbra 2002:

— Zmluva o preprave medzi spoločnosťami Sernam a SNCF (Vedenie Materiálu),

— Zmluva o preprave medzi spoločnosťami Sernam a SNCF (Vedenie Infraštruktúry),

— Zmluva o preprave medzi spoločnosťami Sernam a SNCF (Vedenie Nákupov),

— Zmluva medzi spoločnosťami Sernam a SNCF o preprave obchodných dokumentov Vedenia Grandes Lignes,

— Zmluva medzi spoločnosťami Sernam a SNCF o preprave zásielok,

— Zmluva medzi spoločnosťami Sernam a SNCF o preprave služobných zásielok,

— Zmluva medzi spoločnosťami Sernam a SNCF o drobnej preprave.

(127) Toto vyžiadanie ponúk upresňovalo najmä charakteristiky tokov dopravy prepravovaného tovaru, kritériá výberu kandidátov, predbežné sumy aktualizovaných zmlúv na základe údajov prvých deviatich mesiacov roku 2001 a pravidlá pridelenia.

(128) Celý trh bol rozdelený na štyri segmenty, ktoré museli byť predmetom zvláštnej verejnej súťaže, aby bolo možné zohľadniť špecifické prvky, ktoré sa vzťahovali na podstatu dopravy, na existujúce synergie medzi istými zmluvami a na záujem o zmluvy s nízkym objemom a o roztrieštené trhy, aby sa dali spojiť s dopravou priemyselného charakteru s vyšším objemom, za účelom využitia konkurencieschopnej ponuky služieb.

(129) Každá zmluva takto obsahovala služby prepravy tovaru, expresnej prepravy a prepravy nákladu a každý kandidát musel byť schopný ponúknuť pre každú z týchto zmlúv realizáciu všetkých potrebných služieb.

(130) V rámci tohto konania bolo zverejnené nové pravidelné určujúce stanovisko (API) spoločné pre všetky zmluvy, ako aj konzultačné stanoviská, ktoré boli zverejnené v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev* z 18. februára 2002 pre každý zo štyroch nasledujúcich (častí) trhov:

— preprava služobných zásielok medzi triediacimi strediskami,

— preprava obchodných dokumentov Grandes Lignes,

— preprava cestovných lístkov Grandes Lignes,

— preprava dodávok (pre vedenia nákupu materiálu, infraštruktúry a distribučná preprava).

(131) Konečný dátum odpovede bol stanovený na 27. marca 2002. K tomuto dátumu sa prihlásili traja kandidáti:

— Sernam: pre všetky oblasti,

— TCS: pre všetky oblasti,

— Chronopost: iba pre oblasť č. 1.

(132) TCS bola kandidátom pre všetky oblasti, ale jej obrat nižší ako 100 miliónov eur jej neumožňoval zapísať sa pre oblasť č. 4. Naviac ako odborník na prepravu „malých zásielok“ nemohla vyhovieť požiadavke prepravy ťažkého tovaru a nákladu uvedenej pre oblasti 2 a 3. TCS sa teda mohla uchádzať len o oblasť č. 1 – „služobné zásielky“.

(133) Chronopost sa chcela uchádzať len o oblasť č.1 „služobné zásielky“.

(134) Sernam sa ako jediná uchádzala o všetky oblasti a snažila sa splniť podmienky vyžadované na účasť vo všetkých štyroch oblastiach.

(135) Verejná súťaž viedla 31. júla 2002 k prideleniu oblasti č. 1 spoločnosti TCS, mimo skupiny SNCF, spolu so spustením služby 4. novembra 2002. Výška tohto trhu bola zhodnotená na 4,5 mil. EUR na obdobie troch rokov.

(136) Zmluva o preprave obchodných dokumentov Vedenia Grandes Lignes, spolu so spustením služby 1. januára 2003 bola podpísaná 26. decembra 2002 so spoločnosťou Sernam, na sumu 2,12 mil. EUR a na obdobie dvoch pevne stanovených rokov plus jeden obnoviteľný rok, čiže maximálne na tri roky.

(137) Zmluva o preprave cestovných lístkov Vedenia Grandes Lignes spolu so spustením služby 1. januára 2003, bola podpísaná 26. decembra 2002 so spoločnosťou Sernam na sumu 1,57 mil. EUR a na obdobie dvoch pevne stanovených rokov plus jeden obnoviteľný rok, čiže maximálne na tri roky.

(138) Zmluvy o preprave pre Vedenie materiálu, infraštruktúry, Vedenie nákupov a drobná preprava spolu so spustením služby 1. februára 2003 boli podpísané 27. februára 2003 so spoločnosťou Sernam. Trvanie zmluvy sa pôvodne stanovilo maximálne na 4 roky, ale pri zohľadnení nedostatku kandidátov sa SNCF rozhodla obmedziť trvanie zmlúv na dva pevne stanovené roky plus jeden obnoviteľný rok, čiže maximálne tri roky pred začatím novej verejnej súťaže. Objem zmluvy sa ohodnotil na 36,1 mil. EUR za hospodárskych podmienok z júna 2002.

(139) Pokiaľ ide o prepravu tlače, bolo zverejnené konzultačné stanovisko v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev* z 8. júla 2002. Prihlásili sa dvaja kandidáti – spoločnosť BEUGNIET, pobočka spoločnosti BOURGEY MONTREUIL a Sernam. Keďže spoločnosť BEUGNIET nemá štruktúry prispôsobené veľkosti tohto trhu, bola prijateľná len kandidatúra spoločnosti Sernam.

(140) Preprava tlače spoločnosti SNCF si v skutočnosti vyžaduje významnú organizáciu, ktorá pokrýva takmer celé územie Francúzska. Táto organizácia sa skladá zo zberu od tlačiarov na platformy, z dodávky do 350 skladov, ktoré sú v distribučných platformách a rýchlej prepravy medzi týmito zbernými a distribučnými platformami.

(141) Pri zavedení konkurencie pri zmluve, ktorá sa vzťahovala na tlač bolo cieľom spoločnosti SNCF získať poskytovateľa, ktorého zbernú a distribučnú sieť by využíval, pričom táto sieť je už zavedená pre inú dopravu a nie poskytovateľa, ktorý by nemal vlastnú prispôsobenú štruktúru a ktorý by musel vytvoriť novú organizáciu kvázi určenú na prepravu tlače alebo ktorý by musel využívať subdodávateľov.

(142) Za účelom zabezpečenia, aby mali kandidáti svoje štruktúry správne prispôsobené veľkosti trhu sa stanovilo, že ich obrat musí byť podstatne vyšší ako objem trhu.

Objem trhu, ktorý sa vzťahuje na prepravu tlače sa odhadol asi na 29 mil. EUR ročne pred uverejnením údajov o trhu. V údajoch o trhu sa za účelom splnenia tejto požiadavky ohľadom štruktúr kandidátov minimálna výška obratu vyžadovaná pre podanie kandidatúry stanovila na trojnásobok ročného objemu trhu, teda zaokrúhlene viac ako 100 mil. EUR.

(143) Spoločnosť BEUGNIET s obratom 24 mil. EUR v roku 2001 zjavne nemala dostatočnú veľkosť.

(144) So spoločnosťou Sernam bola od 1. februára 2003 uzatvorená nová zmluva. Z rovnakých dôvodov ako pri trhu s prepravu dodávok bolo jej trvanie obmedzené na dva roky s možnosťou obnovy len na jeden rok, čiže maximálne tri roky pred novou verejnou súťažou.

(145) Objem trhu vyrátaný v závislosti od dopravy v roku 2002 dosiahol počas maximálneho obdobia troch rokov 95,65 mil. EUR za hospodárskych podmienok z novembra 2002.

(146) Pri preprave batožiny: klientov Grandes Lignes bolo v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev* z 22. mája 2002 zverejnené konzultačné stanovisko. Prihlásili sa štyri spoločnosti, avšak za prijateľnú bola vyhlásená iba kandidatúra spoločnosti Sernam. Ostatní traja kandidáti boli odmietnutí:

(147) spoločnosť B2S, pretože sa uchádzala len o riadeniu centra preberania objednávok klientov, zatiaľ čo konzultačné stanovisko uvádza, že zmluva je nerozdeliteľná;

(148) spoločnosť TCS, pretože nemala štruktúry prispôsobené požiadavkám trhu;

(149) spoločnosť FIXEMER, pretože neodovzdala požadovaný spis na kandidatúru.

(150) Keďže jedinou prijateľnou kandidatúrou bola kandidatúra spoločnosti Sernam, nová zmluva bola uzavrená s platnosťou od 1. apríla 2003 a jej trvanie bolo obmedzené tiež na dva pevne stanovené roky s možnosťou zníženia na obdobie jedného roka pred novou verejnou súťažou. Objem zmluvy, vyrátaný v závislosti od dopravy v roku 2002 dosahuje 40,3 mil. EUR za hospodárskych podmienok z októbra 2002 na trvanie maximálne troch rokov. Francúzske úrady naviac informovali Komisiu o tom, že konzultačné stanovisko pre „časť 4“ obsahuje kritérium výberu minimálneho obratu, ktorý spoločnosť TCS nedosahovala. Toto kritérium sa vyžadovalo z toho dôvodu, že sa „časť 4“ vzťahuje na prepravu veľkých priemyselných dielcov (nápravy TGV, priečniky …) a vyžaduje si pracovať so spoločnosťami, ktoré majú rovnaký obrat a prostriedky. V závislosti od poskytnutých informácií však existuje rozdiel medzi časťou 4, časťami 2 a 3 a časťou 1. Ako je to popísané vyššie, časť 4 sa vzťahuje na veľké priemyselné prepravy, časti 2 a 3 na prepravu ťažkého tovaru a na špedíciu a časť 1 sa vzťahuje na prepravu služobných zásielok. Keďže spoločnosť TCS sa špecializuje v oblasti prepravy malých zásielok, môže sa uchádzať len o oblasť 1 služobných zásielok. Súprava 1 bola pridelená spoločnosti TCS. Keďže spoločnosť Sernam je už jedinou spoločnosťou, ktorá sa kvalifikuje na časti 2, 3 a 4, boli s ňou uzavreté zmluvy.

(151) Francúzske úrady tiež informovali Komisiu, že skutočnosť, že sa spoločnosť Sernam uchádza o všetky oblasti v žiadnom prípade nepredstavovalo podmienku pre získanie zmluvy.

(152) Záver: Objem piatich zmlúv uzavretých so spoločnosťou Sernam bol na základe predpokladov dopravy zhodnotený na 175,74 mil. EUR. Vo svojom rozhodnutí z 23. mája 2001 Komisia uviedla, že zmluvy predstavovali za jedenásť mesiacov plnenia v roku 2000 výšku približne 55,3 mil. EUR alebo 181 mil. EUR za tri roky. Pri zohľadnení skutočnosti, že zmluvu o služobných zásielkách spoločnosť Sernam neobnovila (4,5 mil. EUR za tri roky), z porovnania týchto troch súm vyplýva veľmi mierny pokles celkových príjmov aj napriek celkovému vývoju cien.

(153) Z pripojených informácií a dôkazov takto vyplýva, že francúzske úrady dodržali svoj záväzok otvoriť konkurencii trhy s prepravou s dodávkami, tlačou a batožinou spustením prehľadných a regulárnych postupov verejnej súťaže. Hoci len jedna z týchto verejných súťaží prešla zmenou poskytovateľa služieb, uvedenie týchto zmlúv do hospodárskej súťaže umožňuje potvrdiť, že zmluvy uzavreté medzi spoločnosťami Sernam a SNCF v žiadnom prípade nepredstavovali pomoc v zmysle článku 87 Zmluvy.

5. **ZHRNUTIE NOVINIEK PO VYDANÍ ROZHODNUTIA SERNAM 1**

(154) Nové prvky zavedené po vydaní rozhodnutí Sernam 1 sú uvedené nižšie:

a) Spoločnosť Geodis neprevzala naspäť 60 % Sernamu, ako bolo stanovené, ale prevzala z nej len 15 %, ako aj spoločnosť COGIP, ktorá tiež získala 15 % Sernamu.

b) 15 %, ktoré získala spoločnosť Geodis a COGIP boli vrátené spoločnosti SNCF po začatí konania Komisiou, čo vyvolalo porušenie druhého protokolu, ktorý spoločnosť SNCF podpísala so spoločnosťami Geodis a COGIP.

c) Spoločnosť SCS Sernam sa transformovala na akciovú spoločnosť (tak, aby sa umožnilo prevzatie podielu vo výške 15 % spoločnosťou Geodis, čo malo za následok skutočnosť, že spoločnosť Geodis už nie je plne zodpovedná za spoločnosť Sernam).

d) Trvanie reštrukturalizácie sa predlžuje o jeden alebo aj o dva roky (od roku 2004 do rokov 2005-2006).

e) Výška pomoci sa musí zvýšiť o 41 mil. EUR.

f) Podľa sťažovateľov spoločnosť Sernam pokračuje v používaní agresívnych cien na trhu, zatiaľ čo francúzske úrady tvrdia opak.

g) Francúzske úrady uvádzajú, že bol dodržaný počet zatvorených pobočiek, znížený počet zamestnancov a znížený obrat, tak ako je to uvedené v rozhodnutí Sernam 1.

h) Francúzske úrady uvádzajú, že bolo dodržané zavedenie hospodárskej súťaže pokiaľ ide o uzatvorenie zmlúv o preprave medzi spoločnosťami SNCF a Sernam.

i) Spoločnosť Sernam rozvíja novú škálu expresných služieb.

j) Expresná škála je zapojená do inovatívneho vývoja TBE, ktorý sa uplatňuje v novom segmente trhu, ktorý sa ešte môže vyvíjať a ktorý teda nemá nadbytočné kapacity. To je v rozpore s činnosťou zbernej služby/prepravy tovaru spoločnosti Sernam, ktoré sa nachádzajú v segmentoch trhu, ktorý stagnuje alebo ktorý je dokonca v úpadku. Cestná preprava, ktorá bežne tvorí základný nástroj dopravy tovaru (usporiadaného alebo neusporiadaného) predstavuje po rozšírení Európskej únie segment trhu s nadbytočnou štrukturálnou kapacitou, hoci sa v súčasnosti považuje za vyvážený.

(155) Na pripomenutie, pôvodné náklady na reštrukturalizáciu boli 515 mil. EUR ([1]). Francúzsko plánuje zvýšiť pôvodnú pomoc na reštrukturalizáciu 448 mil. EUR o sumu 41 mil. EUR, aby sa dosiahlo 489 mil. EUR pomoci na reštrukturalizáciu.

6. **ZHODNOTENIE**

6.1. **Existencia pomoci**

(156) Podľa článku 87 odsek 1 Zmluvy „pomoc pridelená štátmi alebo prostredníctvom štátnych prostriedkov v akejkoľvek forme, ktorá obmedzuje konkurenciu alebo hrozí obmedzovaním konkurencie uprednostnením niektorých spoločností alebo niektorých výrob je zlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ vplýva na výmenu medzi členskými štátmi“.

([1]) Táto suma bola pokrytá do výšky 448 mil. EUR pomocou na reštrukturalizáciu vo výške 67 mil. EUR príspevkom spoločnosti Geodis.

(157) Hoci prvky, ktoré charakterizovali rozhodnutie Sernam 1 stále existujú, Komisia sa musí uistiť, že štyri kritériá článku 87 ods. 1 sú účinne zlúčené pre súbor zavedených opatrení alebo pre opatrenia, ktoré je potrebné zaviesť pred alebo po 23. máji 2001. V tomto kontexte musí rozhodnutie zohľadňovať aj vývoj spoločenského práva a najmä uznesenie súdu v prípade „Stardust Marine“ ([2]).

(158) Podľa tohto uznesenia je v podstate potrebné pri všetkých dotáciách preveriť, či rozhodnutie o ich poskytnutí pripadá štátu, aby sa mohlo stanoviť, či bolo dodržané jedno zo štyroch kritérií článku 87 ods. 1 – kritérium „štátnych zdrojov“.

6.1.1. *Verejné zdroje*

(159) Podľa vyššie uvedeného popisu je potrebné zistiť, či spoločnosť SNCF ako EPIC predstavuje spoločnosť vo verejnom vlastníctve v zmysle smernice 2000/52/ES Komisie z 26. júla 2000, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 80/723/EHS z 25. júna 1980 o transparentnosti finančných vzťahov medzi členskými štátmi a verejnými podnikmi ([3]), pričom verejné právomoci môžu mať priamy alebo nepriamy dominantný vplyv na spoločnosť SNCF buď z dôvodu vlastníctva alebo z dôvodu finančnej účasti alebo pravidiel, ktoré toto vlastníctvo riadia.

(160) Preto 503 mil. EUR a 41 mil. EUR, ktoré spoločnosť SNCF/francúzsky štát vyplatili spoločnosti Sernam, predstavujú verejné zdroje.

6.1.2. *Pripísateľnosť štátu*

(161) Za týchto podmienok existuje silný predpoklad, že spoločnosť SNCF koná pod kontrolou štátu. Tento predpoklad spočíva na viacerých „indíciách“, ktoré Súd odhalil vo svojom rozsudku vo veci „Stardust Marine“ ([4]):

([2]) Rozsudok zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, Francúzsko/Komisia, Zbierka-s. I-4397.

([3]) Ú.v. ES L 193, 29. 7. 2000, s. 75.

([4]) Súd v bode 52 uvádza, že: „… len tá skutočnosť, že je verejná spoločnosť pod štátnou kontrolou, nestačí pre prisúdenie prijatých opatrení, akými sú napríklad opatrenia finančnej pomoci štátu. Tiež je potrebné zistiť, či sa budú verejné orgány pokladať za účastníkov prijatia týchto opatrení, nech už to urobia akýmkoľvek spôsobom“. „Za týmto účelom rozsudok uvádza istý počet“ indícií„, ktoré umožňujú prisúdiť štátu opatrenie pomoci, ktorú poberá verejná spoločnosť, najmä ‘požiadavky zo strany verejných právomocí, ich integrácia do štruktúr verejnej správy, podstata ich aktivít a ich realizácia na trhu za bežných podmienok verejnej súťaže so súkromnými operátormi, právny štatút spoločnosti, ktorý vychádza z verejného práva alebo zo spoločného práva spoločností, intenzita dohľadu verejných inštitúcií na riadenie spoločnosti alebo akákoľvek iná indícia, ktorá v konkrétnom prípade označuje implikáciu verejných inštitúcií alebo nepravdepodobnosť absencie tejto implikácie v prijatí opatrenia, s ohľadom na jej mieru, obsah a príslušné podmienky“.

a) Z 18 členov v správnej rady spoločnosti SNCF sedem členov priamo zastupuje verejné inštitúcie, čím sa objasňuje určitá intenzita dohľadu zo strany verejných inštitúcií (hoci týchto sedem členov správnej rady nepredstavuje väčšinu).

b) Jej právny štatút EPIC, ktorý nevychádza zo spoločného práva spoločností, uvádza spoločnosť SNCF do takej pozície, ktorá jej umožňuje vykonávať svoje činnosti mimo bežných podmienok verejnej súťaže so súkromnými operátormi.

c) Okrem toho, na základe jej štatútu EPIC, ktorý vylučuje možnosť úpadku alebo nesolventnosti Komisia prostredníctvom oznámenia o štátnej pomoci vo forme záruk ([1]) konštatuje, že spoločnosť SNCF má neobmedzenú štátnu záruku, a tak môže na trhu získať priaznivejšie podmienky ako spoločnosti podrobené komerčnému právu o súkromných spoločnostiach ([2]). Spoločnosť SNCF udeľuje rizikové fondy kryté neobmedzenou zárukou, ktorá sa nevypláca spoločnosti s finančnými problémami, ako je napríklad Sernam, ktorá je činná na trhoch otvorených verejnej súťaži (zberná služba/preprava tovaru/cestná doprava), na základe vyššie uvedeného oznámenia existuje výhoda udelená prijímajúcej spoločnosti. ([3]) Aj keď štát nie je povinný vyplácať platby v zmysle pridelenej záruky, táto povinnosť mu pripadá v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy od ponuky záruky.

d) Napokon, podľa bodu 15) usmernení Európskych spoločenstiev pre štátnu pomoc na záchranu a na reštrukturalizáciu spoločností, ktoré majú problémy, *„pomoc na reštrukturalizáciu […] môže pochádzať z verejných holdingov alebo z investičných spoločností financovaných z verejných fondov“* a v bode 17) *„keď sa uplatní financovanie alebo štátna záruka spoločnosti s finančnými problémami, je potrebné považovať za pravdepodobné, že finančné prevody obsahujú prvky štátnej pomoci*“.

([1]) Ú.v. ES C 71, 11.3. 2000, s. 14.

([2]) Oznámenie Komisie o štátnej pomoci vo forme záruky v bode 2.1.1 ustanovuje, že „verejné záruky teda vo všeobecnosti vyplývajú z článku 87 ods. 1 zmluvy, ak sú výmeny medzi členskými štátmi ovplyvnené a ak nie je zaplatená žiadna obchodná prémia“. V bode 2.1.2 ustanovuje, že „ štátna záruka predstavuje tú výhodu, že štát odolá riziku vyplývajúcemu zo záruky. Toto prevzatie rizika by sa malo normálne odmeniť príslušnou prémiou. Keď od toho štát odstúpi, naraz vznikne výhoda pre spoločnosť a dôjde k uvoľneniu verejných zdrojov. Následkom toho, hoci štát nie je povinný vyplácať sumy v zmysle pridelenej záruky, existuje pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy. Pomoc sa prideľuje vtedy, keď sa ponúka záruka a nie vtedy, keď sa mobilizuje alebo keď z nej vyplývajú platby.“ V bode 2.1.3 uvádza, že „pomoc vo forme záruky tvoria aj priaznivejšie podmienky získané spoločnosťami, ktorých právny štatút [i)] vylučuje možnosť postupu úpadku alebo nesolventnosti, [ii)] vyslovene uvádza štátnu záruku alebo [iii)] krytie strát štátom“.

([3]) Keď ide o trhy otvorené verejnej súťaži, z definície nevyplýva, že by išlo o trhy zatvorené pre konkurenciu, v zmysle ktorých by mohol štát vynútiť povinnosti alebo zmluvy o verejných službách, za pomoci ktorých môže spoločnosť v niektorých prípadoch využívať finančné kompenzácie štátu.

(162) Za týchto podmienok si Komisia myslí, že príslušné vyplatenie verejných zdrojov spoločnosťou SNCF spoločnosti Sernam spadá do zodpovednosti francúzskeho štátu a že štátne záruky udelené spoločnosťou SNCF sú hlavným prvkom pomoci.

6.1.3. *Ostatné kritériá článku 87 ods. 1*

(163) Uplatnenie ostatných kritérií článku 87 ods. 1: Podľa informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, sa konštatuje, že ostatné prvky, ktoré sú alebo nie sú základné pre štátnu pomoc, tak ako je to uvedené v rozhodnutí Sernam 1, sú stále prítomné. Je teda potrebné zachovať zhodnotenie rozhodnutia Sernam 1, pokiaľ ide o existenciu štátnej pomoci na reštrukturalizáciu spoločnosti SERNAM, podľa ktorej:

— logistická spolupráca medzi spoločnosťou SNCF a SCS Sernam od 1. februára 2000 netvorí štátnu pomoc a

— ostatné opatrenia (obchodná pomoc a obnova) tvoria štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1.

(164) V dôsledku toho sa stanovuje, že opatrenia, ktoré boli alebo budú uplatnené pred alebo po 23. máji 2001 v rámci reštrukturalizácie spoločnosti Sernam predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy.

6.2. **Právny základ**

(165) Tak ako to bolo uvedené pri začatí vyššie uvedeného konania, Komisia bude ďalej analyzovať nové skutočnosti, aby zistila, do akej miery sú alebo nie sú v súlade s rozhodnutím Sernam 1.

(166) Preverí tiež, do akej miery je nová aktuálna situácia (v porovnaní s rozhodnutím Sernam 1) zlučiteľná s usmerneniami, najmä pokiaľ ide o princíp výnimočnej pomoci.

6.3. **Zlučiteľnosť**

6.3.1. *Štruktúra analýzy*

(167) V prvom rade sa bude analyzovať, do akej miery bola pomoc 503 mil. EUR, predbežne povolená v roku 2001, zneužitá a či dokáže táto analýza zistiť zlučiteľnosť dodatočnej ilegálnej pomoci vyplatenej do výšky 41mil. EUR.

(168) V druhom rade budú objasnené prvky rozhodnutia z roku 2001, ktoré boli dodržané. Na základe týchto prvkov sa bude opäť analyzovať oprávnenosť výberu spoločnosti Sernam na pomoc na reštrukturalizáciu a jej schopnosti znovunadobudnutia životaschopnosti.

(169) Dodržujme opatrenia, ktoré Komisia plánuje prijať, aby zamedzila narušeniu hospodárskej súťaže a aby zabezpečila, že sa schválená výška pomoci v tomto rozhodnutí obmedzí na minimum.

6.3.2. *Zneužitie pomoci povolenej rozhodnutím Sernam 1*

(170) V prvom rade Komisia nemôže prijať argument francúzskych úradov, podľa ktorého neplatnosť prvého protokolu dohody uzavretej 21. apríla 2000 medzi spoločnosťami SNCF a Geodis nemožno pripísať ani na vrub spoločnosti Geodis, ani spoločnosti SNCF, ani francúzskym úradom z toho dôvodu, že rozhodnutie Sernam 1 by nebolo definitívne platné pred 30. júnom 2001, čo je dátum ukončenia predĺženia dohody medzi spoločnosťami SNCF a Geodis.

(171) Rozhodnutie Sernam 1 bolo v skutočnosti 23. mája 2001 oznámené francúzskym úradom, čiže viac ako mesiac pred uplynutím termínu predĺženia protokolu medzi spoločnosťami SNCF a Geodis. ([1])

(172) Článok 254 ods. 3 Zmluvy teda ustanovuje, že „ … rozhodnutia sa oznamujú ich príjemcom [Komisiou] a vstupujú do platnosti týmto oznámením“. Naviac článok 242 zmluvy ustanovuje, že „dovolania na Súdny dvor nemajú odkladný účinok. Súdny dvor však môže nariadiť odklad vykonávania napadnutej činnosti ak si myslí, že si to okolnosti vyžadujú“.

(173) Za týchto podmienok bolo rozhodnutie, oznámené Francúzsku 23. mája 2001 uplatniteľné od toho dátumu, keď nadobudlo účinnosť. Za týchto okolností malo Francúzsko len dve možnosti:

— buď úplne (a okamžite) uplatniť rozhodnutie z 23. mája 2001, aby sa mohla zaplatiť povolená pomoc – v tomto prípade by muselo uplatniť protokol dohody medzi spoločnosťami SNCF a Geodis, keďže na to ešte bol čas,

— alebo nezaplatiť pomoc schválenú 23. mája 2001 a v prípade potreby oznámiť nové podmienky poskytnutia.

(174) Francúzsko neurobilo ani jedno ani druhé. Naopak, začalo vyplácať pomoc bez správneho uplatnenia rozhodnutia Sernam 1 (a teda protokolu) a aj bez oznámenia zmien podmienok udelenia pri porušení rozhodnutia Sernam 1 a článku 88 odseku 3 Zmluvy.

(175) Komisia si preto myslí, že neuplatnenie rozhodnutia Sernam 1 a následné neuplatnenie protokolu dohody medzi spoločnosťou SNCF a Geodis, ako aj nelegálne udelenie časti pomoci vyplatenej za okolností, ktoré neschválila Komisia, možno pripísať na vrub Francúzska, ktoré bolo príjemcom tohto rozhodnutia.

(176) Rozhodnutie Sernam 1 nebolo správne aplikované z dôvodu neuplatnenia protokolu dohody francúzskymi úradmi vo vzťahu k:

— prvému protokolu dohody, ktorý bol predĺžený, odkúpenie spoločnosti Sernam vo výške 60 % spoločnosťou Geodis sa vykonalo len do výšky 15 % (toto prevzatie účasti následne prevzala spoločnosť COGIP, tiež do výšky 15 %),

— uzavretiu tretej dohody medzi spoločnosťami SNCF a Geodis/COGIP ([2]), ktorej nemožnosť podať námietku proti Komisii viedla k zavedeniu doložiek o prerušení zmluvy medzi spoločnosťami SNCF a Geodis/COGIP. Následkom toho 15 % časť spoločnosti Sernam, ktorú získala spoločnosť Geodis a COGIP bola postúpená spoločnosti SNCF, ktorá sa opäť stala 100 % majiteľom spoločnosti Sernam,

— transformácii spoločnosti Sernam na jednoduchú komanditnú spoločnosť (SCS) za tým účelom, aby bola spoločnosť Geodis na dobu neurčitú zodpovedná za dlhy spoločnosti Sernam. K tomu sa pridáva prevod rizika, ktoré musela spoločnosť Geodis na seba prevziať, na spoločnosť SNCF, pokiaľ ide o i) výšku investícií potrebných na obnovu spoločnosti Sernam, ii) príslušné zníženie nákladov na prevádzky spoločnosti Sernam a iii) významný pokles klientov počas tohto obdobia finančnej neistoty,

— absencii platby 67 mil. EUR spoločnosťou Geodis,

— čiastočnému zaplateniu celkovej výšky pomoci schválenej rozhodnutím Sernam 1, zatiaľ čo podmienky tohto rozhodnutia už neboli splnené,

([1]) Uvedený protokol sa teda ešte uplatňoval a mali by ho uplatniť francúzske úrady (hoci spoločnosť Geodis mohla mať isté finančné problémy už 23. mája 2001).

([2]) Išlo o druhú zmluvu medzi spoločnosťami SNCF a Geodis, ale určite o prvú dohodu medzi spoločnosťou SNCF a COGIP.

— poskytnutiu dodatočnej pomoci do výšky 41 mil. EUR, najmä v dôsledku omeškania pomoci zo strany spoločnosti Sernam spoločnosti Geodis, o ktorom francúzske úrady informovali Komisiu až vo svojej výročnej správe zo 17. júna 2002, zatiaľ čo takáto dodatočná suma by mala byť oznámená v rámci celých obnovených spisov,

— predĺženiu plánu reštrukturalizácie, ktorý sa pôvodne plánoval na obdobie od roku 1999 do roku 2004 a ktorý sa teraz musí ukončiť v roku 2005 – 2006 (čas stanovený na znovunadobudnutie finančnej rovnováhy spoločnosti Sernam), alebo o dva roky neskôr, ako sa počítalo.

(177) Podľa usmernení [1], teda „spoločnosť musí integrálne zaviesť plán reštrukturalizácie, ktorý prijala Komisia a musí vykonať všetky ostatné povinnosti uvedené v rozhodnutí Komisie. Komisia považuje nedodržanie plánu alebo povinností za zneužitie pomoci".

(178) Na základe predchádzajúcich informácií Komisia na jednej strane konštatuje nedodržanie rozhodnutia Sernam 1 z 23. mája 2001, pokiaľ ide o vyššie uvedené prvky a na druhej strane potvrdzuje, že toto nedodržanie tvorí zneužitie pomoci v zmysle článku 1 písm g) nariadenia (ES) č. 659/1999 a bodu 43 usmernení.

(179) Z toho vyplýva, že výška dodatočnej pomoci vo výške 41 mil. EUR, ktorú zaplatila spoločnosť SNCF spoločnosti Sernam, ktorá je priamym následkom neoprávneného použitia (vzhľadom na to, že bola zaplatená z dôvodu omeškania pomoci), sa musí prehlásiť za nezlučiteľnú so Zmluvou a musí sa vrátiť v požadovanej forme (aj s úrokmi).

6.3.3. *Prvky, ktoré sú v súlade s rozhodnutím Sernam 1*

(180) Komisia však uvádza, že francúzske úrady splnili viacero svojich cieľov v súlade s rozhodnutím Sernam1. Takýmto spôsobom uviedli do hospodárskej súťaže zmluvy o službách medzi spoločnosťami SNCF a Sernam.

(181) Francúzsko naviac dodržalo rozhodnutie Sernam 1, pokiaľ ide o počet uzatvorení triediacich pobočiek spoločnosti Sernam a ich reorganizáciu, školenie zamestnancov, vývoj v zmysle znižovania počtu zamestnancov, postupné zavedenie nového plánu prepravy, zmenu informačných systémov na informačné systémy spoločnosti Geodis, zníženie obratu o 18 % v rokoch 2000 až 2005, nenahradenie štátom sumy 67 mil. EUR, ktorú spoločnosť Geodis neposkytne spoločnosti Sernam, vývoj v zmysle zmeny aktivít spoločnosti Sernam z tradičnej prepravy tovaru na expresnú prepravu tovaru a najmä v zmysle zmeny na inovatívnu službu rozdelenú v sektore železníc v rámci kombinácie novej expresnej škály a Expresného vlakového bloku (TBE), ktorý sa nachádza v novom segmente trhu, ktorého plný potenciál ešte len treba rozvinúť.

(182) Okrem toho v bode 3.2.4. usmernení Komisia stanovuje podmienky, za ktorých sa môže plán reštrukturalizácie zmeniť.

(183) V rámci tohto spisu Komisia konštatuje, že:

— okrem predaja spoločnosti Sernam, ktorý sa (ešte) nezrealizoval, plán reštrukturalizácie, tak ako bol pôvodne naplánovaný, sa dodrží v súlade s pôvodným plánom. Ide predovšetkým o reorganizáciu plánu prepravy, o reorganizáciu a zníženie počtu pobočiek, o zníženie obratu a počtu zamestnancov, tak ako je to uvedené v pôvodnom pláne a aj o zníženie väčšie ako uvedené v rozhodnutí Sernam 1, ako aj o opätovné vyváženie aktivít v rámci inovatívnej koncepcie vývoja (TBE),

— problémy spoločnosti zistené pred 23. májom 2001 zostávajú nevyhnutne nezmenené,

— cieľ životaschopnosti po reštrukturalizácii zostáva rovnaký,

— pôvodne plánované obdobie reštrukturalizácie zaznamenalo len posun z jedného na dva roky,

— s ohľadom na otvorenie konania v rámci tohto spisu Komisia opätovne preskúma celkovú situáciu v roku 2001 v rámci aktualizácie v rokoch 2003 – 2004.

(184) Vzhľadom na tieto prvky Komisia došla k záveru, že pomoc preskúmaná v rámci tohto rozhodnutia spĺňa kritériá bodu 3.2.4 vyššie uvedených usmernení. Následkom toho skúmaná pomoc netvorí pomoc na reštrukturalizáciu a princíp „výnimočnej pomoci" sa na ňu nevzťahuje.

6.3.4. *Oprávnenosť na pomoc na reštrukturalizáciu*

(185) Komisia potvrdzuje prvky uvedené v rozhodnutí Sernam 1, pokiaľ ide o výber vhodnosti pre pomoc na reštrukturalizáciu spoločnosti Sernam, vo vzťahu ku ktorej napokon vo svojom rozhodnutí o začatí konania č. C 32/03 nevzniesla námietky. V bodoch 82 až 87 rozhodnutie Sernam 1 obsahuje pripomienky s ohľadom na koncepcie spoločnosti, ktorá má problémy, novovytvorenej spoločnosti a výnimočnej pomoci.

[1] Bod 43.

(186) Hoci sa spoločnosť Sernam neskôr opätovne transformovala z SCS na akciovú spoločnosť a hoci privatizácia spoločnosti Sernam nie je hlavným prvkom spisu, analýza oprávnenosti zostáva nezmenená. To je spôsobené najmä tým, že problémy spoločnosti zistené pred 23. májom 2001 zostávajú nevyhnutne nezmenené a že cieľ reštrukturalizácie zostáva stále rovnaký.

6.3.5. *Návrat k životaschopnosti*

(187) Hoci k privatizácii spoločnosti Sernam nedošlo tak, ako je to uvedené v rozhodnutí Sernam 1, spoločnosť Sernam aj naďalej realizovala mnohé prvky pôvodného plánu reštrukturalizácie, pričom k nemu pridala niekoľko nových prvkov, ktoré naznačujú, že prebieha skutočná zmena a svedčia v prospech životaschopnosti spoločnosti Sernam.

(188) Reorganizácia pobočiek: Táto reorganizácia pobočiek prevádzky sa napokon javí ako kľúčový prvok pre realizáciu návratu k životaschopnosti spoločnosti typu spoločnosti Sernam. Dôvody, na ktoré sa odvolávajú francúzske úrady, tak ako boli popísané vyššie, s ohľadom na usporiadanie pobočiek, ich geografickú lokalizáciu a ich nadbytok, poskytujú základné logické zdôvodnenie pre zvýšenie efektivity a zníženie nákladov na budúce činnosti.

(189) Zníženie počtu zamestnancov: Naviac je zníženie počtu zamestnancov veľmi dôležité, ich počet sa znížil z 5050 osôb v roku 1999 na […] v roku 2005, tým by sa mali dosiahnuť významné úspory a spoločnosti Sernam by to malo poskytnúť pružnosť a prispôsobivosť, ktoré sú potrebné, pokiaľ ide o realizáciu jej inovatívnych cieľov.

(190) Informačný systém: S pomocou spoločnosti Geodis Sernam vyvážila svoj informačný systém prostredníctvom dvoch nových programov riadenia (Aanael a Alizée 2000), ktoré musia optimalizovať budúce činnosti spoločnosti Sernam.

(191) Expresná škála: Nová expresná škála umožnila zostaviť typológiu produktov dokončených podľa viacerých kategórií prinášajúc výhody expresných produktov. Spoločnosť Sernam sa takto prispôsobila modernej koncepcii prevádzky, tak ako ju odporúčajú odborníci pre výnosnú prevádzku na trhu s potenciálom rastu.

(192) TBE: Okrem toho, zmena orientácie aktivít okolo certifikovanej expresnej škály tiež umožnila spoločnosti Sernam centralizovať jej nový plán cestnej prepravy okolo silne inovatívneho prvku, ktorý tvorí TBE. Kombinácia expresnej škály a TBE dnes umožňuje spoločnosti Sernam dosahovať obrat […] mil. EUR z celkového obratu […] mil. EUR zbernej služby. Naviac koncepcia TBE kombinovaná s novou expresnou škálou by mala celkom zodpovedať logike, ktorú vyššie odporúčajú odborníci, pokiaľ ide o dosiahnutie vyššej atraktívnosti železničnej dopravy. Keďže je TBE výnosný pri minimálnych vzdialenostiach 400 km a jeho rýchlosť je v každom prípade vyššia ako je obmedzená rýchlosť na ceste, TBE by mal byť celkom konkurencieschopný v porovnaní s prepravou kamiónmi na dlhé vzdialenosti, aj keď budú potrebné zrejme minimálne dve zastavenia na vykládku ([1]). Konkurencieschopnosť TBE by sa mala ešte zvýšiť v prípade obmedzenia rýchlosti na ceste na nižšiu úroveň, ako je úroveň povolená v súčasnosti pre kamióny malej alebo strednej veľkosti.

(193) Úspech TBE, ktorý bude podľa francúzskych úradov zaručený ukazuje, že táto koncepcia je na francúzskom vnútroštátnom trhu skutočnou potrebou.

(194) Tento záujem je ďalším prvkom, ktorý naznačuje, že diverzifikácia spustená spoločnosťou Sernam ohľadom postupnej špecializácie v preprave tovaru cez TBE, môže mať naozaj ekonomickú budúcnosť. Tendencia regionalizácie trhu prepravy tovaru a expresnej prepravy vo Francúzsku by mohla vysvetliť záujem, ktorý vzbudzuje TBE, ktorý sa podľa svojej definície využíva len na veľké vzdialenosti. Okrem toho je potrebné pamätať na to, že otvorenie železničného trhu, ktoré začala Komisia, by malo napokon spoločnosti Sernam umožniť dostať sa do nového segmentu medzinárodného trhu. V takomto scenári (či už na vnútroštátnej alebo medzinárodnej úrovni) a pri zohľadnení podmienok vynútených týmto rozhodnutím sa bude musieť spoločnosť Sernam zapojiť do jedného alebo viacerých partnerstiev medzi podnikmi, aby dokázala zrealizovať svoje ciele.

(195) Životaschopnosť spoločnosti Sernam vcelku: Spoločnosť Sernam dokázala takmer celkom a svojím vlastným úsilím o reštrukturalizáciu eliminovať potrebu 67 mil. EUR, ktoré mala spoločnosť Geodis poskytnúť na reštrukturalizáciu. To ukazuje, že spoločnosť Sernam bola schopná samostatne zrealizovať významnú časť plánovanej reorganizácie, čo bude jej veľkou výhodou najmä pre budúce riadenie BFR.

(196) Naviac sa predpoklady obchodného plánu, pokiaľ ide o výsledky spoločnosti Sernam zdajú byť prijateľné vzhľadom na ostatné logické vysvetlenia poskytnuté spoločnosťou Sernam, najmä v zmysle pobočiek (počet, poloha a rozmiestnenie), personálu, aktivít, BFR, vzhľadom na inovatívne koncepcie vyvinuté a zavedené spoločnosťou Sernam (expresná škála a TBE), ako aj priemyselné partnerstvá, do ktorých sa spoločnosť Sernam plánuje zapojiť (a ktoré sú podmienkou tohto rozhodnutia, aby sa mohli rozšíriť železničné činnosti (TBE) nielen na úrovni vnútroštátneho expresného trhu, ale aj medzinárodného expresného trhu, ktorý za posledné roky zaznamenal výrazný vývoj a pre ktorý sa ukazujú sľubné perspektívy.

([1]) Prvé zastavenie na nakládku tovaru z kamiónov do TBE a druhé zastavenie na príchod TBE za účelom nakládky tovaru do kamiónov.

(197) Aj pri absencii doplnkovej pomoci uvedených 41 mil. EUR si Komisia myslí, že spoločnosť Sernam by mala byť schopná uspieť v reštrukturalizácii v stanovených termínoch. V podstate hoci spoločnosť Sernam vlastní len jednu časť pomoci povolenej v rozhodnutí Sernam 1, výsledok pre rok 2003 je už o niečo lepší ako sa očakávalo (v roku 2003 bol dosiahnutý hospodársky výsledok -85 mil. EUR pred zdanením oproti plánovaným −87 mil. EUR) a mal by sa podľa predpokladov obchodného plánu spoločnosti Sernam v rokoch 2005 – 2006 dostať na nulovú hodnotu.

(198) Pri zohľadnení uvedených faktorov si Komisia myslí, že spoločnosť Sernam dosiahne svoju trvalo udržateľnú finančnú životaschopnosť v rozumných termínoch, tak ako to uvádzajú francúzske úrady.

6.3.6. *Prevencia narušenia hospodárskej súťaže – zníženie kapacít*

(199) Podľa údajov francúzskych úradov spoločnosť Sernam už výrazne znížil svoje kapacity a stanovuje dodatočné zníženia k zníženiam uvedeným v rozhodnutí Sernam 1, až po ukončenie obdobia reštrukturalizácie v rokoch 2005-2006 v zmysle zníženia počtu pobočiek, počtu zamestnancov a obratu. Spoločnosť Sernam sa naviac preorientovala zo zbernej služby/tradičnej prepravy tovaru na expresnú prepravu tovaru a preorientováva sa aj z cestnej prepravy na novú železničnú prepravnú koncepciu, TBE. Koncepcia TBE je vyvinutá v novom segmente trhu, ktorý nemá nadbytočnú kapacitu a môže ponúkať dodatočné možnosti vývoja na vnútroštátnej, ako aj na medzinárodnej úrovni. Francúzske úrady takto uspokojili istý počet kritérií stanovených v rozhodnutí Sernam 1.

6.3.7. *Prevencia narušenia hospodárskej súťaže – špecifické kompenzácie*

(200) Komisia najskôr vezme do úvahy, že:

— je potrebné prijať opatrenia na maximálne možné zmiernenie nepriaznivých dopadov pomoci na účastníkov hospodárskej súťaže,

— vynútené obmedzenie alebo zníženie prítomnosti na príslušnom trhu alebo príslušných trhoch, na ktorých sa spoločnosť pohybuje, predstavuje pre účastníkov hospodárskej súťaže kompenzáciu,

— kompenzácie môžu mať rôznu formu podľa toho, či sa spoločnosť pohybuje na trhu s nadbytočnou kapacitou alebo nie,

(201) Potom Komisia poznamenáva:

(202) Dotknuté trhy: Komisia zisťuje, že hlavné trhy, na ktorých sa pohybuje spoločnosť Sernam, sú vnútroštátne francúzske trhy zbernej služby/tradičnej a expresnej prepravy tovaru. Tieto trhy predsa len predstavujú základný prvok cestnej a železničnej prepravy.

(203) Železničná preprava (koncepcia „TBE“): S ohľadom na rozvoj zbernej služby a expresnej železničnej prepravy tovaru (koncepcia „TBE“) francúzske úrady Komisii potvrdili, že „SERNAM nemá na TBE monopol, pokiaľ si môže každý operátor vyžiadať od Fret SNCF rovnakú službu. K dnešnému dňu však žiadny konkurent SERNAMu nepredložil výslovnú žiadosť spoločnosti Fret SNCF. Fret SNCF potvrdzuje, že je pripravená poskytnúť za rovnakých podmienok podobnú službu každému operátorovi, ktorý o to požiada. SERNAM priaznivo odpovedala na žiadosti o technickú spoluprácu zo strany TBE operátorovi, ktorý si želal zistiť správnosť a účinnosť podmienok.“

(204) Železničná zberná služba, tak ako ju realizuje spoločnosť Sernam prostredníctvom TBE a novej expresnej škály je novým trhom, ktorý je potrebné rozvinúť a ktorý nemá nadbytočné štrukturálne kapacity. Pri zohľadnení aj tej skutočnosti, že francúzske úrady poskytli záruky potrebné na to, aby spoločnosť Sernam nemohla získať na tomto trhu monopol si Komisia myslí, že spoločnosť Sernam nemusí poskytnúť kompenzácie na pomoc v tomto segmente a môže pokračovať vo svojom vývoji v rámci tohto segmentu.

(205) Cestná doprava: Na druhej strane cestná doprava má nadbytočnú štrukturálnu kapacitu v celej Európe, teda aj vo Francúzsku. Francúzsky trh tradičnej zbernej služby sa naviac považuje za stagnujúci a trh prepravy štandardných zásielok (parcels) je v úpadku.

(206) Zainteresované strany uvádzajú, že trh je narušený zatváraním spoločností na príslušnom trhu vo Francúzsku, ktoré sa vyskytuje viac ako v minulom roku a že sa vyznačuje aj silnou cenovou konkurenciou, ktorú praktikuje najmä spoločnosť Sernam.

(207) Zberná služba a expresná preprava tovaru: Spoločnosť Sernam je významným účastníkom na trhu zbernej služby/tradičnej a najmä expresnej prepravy tovaru vo Francúzsku a vlastní významnú časť trhu pred veľkým množstvom ďalších účastníkov na týchto trhoch.

(208) Zneužitie pomoci: Naviac, pri zohľadnení uvedeného zneužitia pomoci a predĺženia trvania plánu reštrukturalizácie si Komisia myslí, že spoločnosť Sernam musí poskytnúť špecifickú kompenzáciu tým, že sa trvalo stiahne zo segmentov trhu, ktoré majú veľkú nadbytočnú kapacitu, aby sa oprávnilo schválenie jednej časti predmetnej pomoci.

(209) Udelenie štátnej pomoci na trhoch, ktoré sa nachádzajú v situácii nadbytočnej štrukturálnej kapacity alebo dokonca v úpadku by umožnilo, že spoločnosť, ktorá by inak musela ukončiť svoju činnosť po vyhlásení problémov, by sa umelo zmocnila podielov na veľmi žiadanom trhu na úkor konkurenčných a finančne zdravých spoločností. Takisto je potrebné vyhnúť sa tomu, aby mala pomoc neželaný vplyv na vytlačenie finančne zdravých spoločností z trhu v prospech spoločností, ktoré nie sú schopné prežiť len zo svojich vlastných prostriedkov.

(210) V tomto zmysle si Komisia myslí, že spoločnosť Sernam sa musí trvalo zriecť svojich aktivít v tých segmentoch trhu, ktoré majú nadbytočnú kapacitu, konkrétne v segmente zbernej služby/tradičnej prepravy tovaru cestnými komunikáciami.

(211) Hoci tento ústup z trhu spoločnosť Sernam už začala realizovať, Komisia si myslí, že nie je dostatočný a že musí byť trvalý. Preto považuje za potrebné nastoliť podmienky, ktoré i) umožnia spoločnosti Sernam pokračovať vo svojom vývoji v zmysle inovatívnej diverzifikácie na segment trhu, ktorý je potrebné rozvinúť (a ktorý teda nemá nadbytočnú kapacitu) a ii) umožnia nahradiť v segmentoch trhu s nadbytočnou kapacitou, ktoré stagnujú alebo sú v úpadku služby spoločnosti Sernam službami iných prevádzkovateľov (čoho výsledkom je uvoľnenie častí trhu v týchto segmentoch zo strany spoločnosti Sernam). Tieto podmienky sú nasledovné:

— Spoločnosť Sernam bude môcť rozvíjať len činnosti prepravy tovaru železnicou (koncepcia TBE). V tomto ohľade spoločnosť SNCF zaručuje, že ponúkne každému operátorovi, ktorý o to požiada, rovnaké podmienky ako sú podmienky pridelené spoločnosti Sernam na rozvoj železničnej nákladnej dopravy, TBE.

— Spoločnosť Sernam zase bude musieť v priebehu dvoch rokov nasledujúcich od dátumu oznámenia tohto rozhodnutia integrálne nahradiť svoje vlastné prostriedky a služby cestnej prepravy prostriedkami a službami cestnej prepravy jednej alebo viacerých spoločností, ktorých spoločnosť SNCF nie je väčšinovým vlastníkom.

— Vlastnými prostriedkami a službami cestnej prepravy spoločnosti Sernam sa myslí súbor cestných prostriedkov, a síce vozidlá cestnej dopravy v úplnom vlastníctve spoločnosti Sernam, alebo kúpené na leasing/prenajaté;

— Spoločnosti, ktoré prevezmú cestné činnosti spoločnosti Sernam budú musieť zabezpečiť celú službu cestnej prepravy za pomoci svojich vlastných zdrojov.

(212) Povinnosť pristúpiť k takémuto nahradeniu bude určite pre spoločnosť výzvou. Suma […] mil. EUR CA spoločnosti Sernam vlastne pochádza z jej činností cestnej dopravy, pričom celkový obrat je 414 mil. EUR a obrat zo zbernej služby je […] mil. EUR. Náhrada jej aktivít v cestnej doprave sa bude predsa len dať realizovať bez toho, aby ovplyvnila jej životaschopnosť z nasledujúcich hlavných dôvodov:

— Spoločnosť Sernam bude musieť rýchlo uzavrieť jedno alebo viac partnerstiev so spoločnosťami, aby nahradila činnosť cestnej prepravy tovaru, a síce vozidlá cestnej prepravy pri zbere a distribúcii železničnej služby spoločnosti Sernam (TBE). Partnerstvá so spoločnosťami, ako aj oslobodenie spoločnosti Sernam od cestnej prepravy v každom prípade stanovujú a oznamujú francúzske úrady, a preto táto podmienka zabezpečí uskutočnenie týchto zámerov.

— Keďže sa reštrukturalizácia spoločnosti Sernam realizuje okolo kombinácie jej novej expresnej škály a novej koncepcie železničnej prepravy TBE, ktorej hospodárske perspektívy vyzerajú byť silné a dôveryhodné, spoločnosť Sernam by sa mala usadiť v novom segmente trhu, ktorý je ešte potrebné rozvíjať.

(213) Na druhej strane, na požiadanie Komisie, ktorá trvala na tom, aby sa spoločnosti Sernam zabránilo získať v oblasti expresnej železničnej prepravy nákladu pozíciu monopolu francúzske úrady písomne potvrdili [1], že každý iný potenciálny záujemca (operátor) o poskytovanie služby železničnej prepravy tovaru dostane rovnaké podmienky ako sú podmienky udelené spoločnosti Sernam. Komisia si myslí, že sa takto odstráni akékoľvek riziko vzniku monopolu zostávajú už len bariéry pri vstupe na tento trh [2].

(214) Okrem toho sa stratégia rozvoja TBE zaraďuje priamo do línie politiky dopravy Komisie, keďže podporuje prechod „z cesty na železnicu“. Komisia si v tomto ohľade myslí, že spoločnosť, ktorá sa diverzifikuje tak, aby umožnila prepravu veľkých objemov tovaru na dlhé vzdialenosti z cesty na železnicu si zaslúži, aby dostala príležitosť realizovať takéto možnosti, ak sa napokon predsa len stiahne zo segmentov trhu s nadbytočnou kapacitou.

(215) Preto si Komisia myslí, že cieľ, ktorý pozostáva z:

— reštrukturalizácie spoločnosti Sernam?

— tak, aby dosiahla trvalo udržateľnú životaschopnosť,

[1] List francúzskych úradov zo 14. apríla 2004.

[2] Tieto vstupné bariéry by mali a priori pozostávať z know-how takejto činnosti a z usporiadanie vagónov, ktoré sú prispôsobené potrebám, pričom aspoň v prípade spoločnosti Sernam by činnosť železničnej prepravy vykonávala spoločnosť SNCF.

— prostredníctvom zmeny orientácie jej aktivít cestnej prepravy na expresnú železničnú prepravu činnosťami iných spoločností nezávislých od SNCF,

— tak, aby nenarušila výmeny medzi členskými štátmi spôsobom, ktorý je v protiklade so spoločným záujmom sa dosiahol.

(216) Komisia si uvedomuje zámer francúzskych úradov predať celú spoločnosť Sernam (vrátane aktív aj pasív) do […]. V tomto kontexte Komisia pripomína, že ak sa takáto transakcia vykoná v trhovej cene, buď prostredníctvom prehľadného konania otvoreného všetkým konkurentom alebo ju preverí nezávislý odborník spoločnosti, ktorá nemá žiadny právny vzťah so spoločnosťou SNCF, nadobúdateľ nebude musieť vrátiť sumu 41 miliónov EUR, ktorá sa vyhlásila za nezlučiteľnú. Podľa judikatúry Súdneho dvora by sa nákupca nemal považovať za využívateľa výhody v porovnaní s ostatnými operátormi na trhu.

(217) Komisia tiež pripomína, že v prípade predaja celej spoločnosti Sernam (aktíva aj pasíva), ktorý plánujú francúzske úrady sa musia v každom prípade uplatniť podmienky rozhodnutia (obnovenie aktivít cestnej prepravy spoločnosti Sernam inými spoločnosťami a diverzifikácia aktivít spoločnosti Sernam na železničnú dopravu). Naopak, keby spoločnosť Sernam musela predať svoje aktíva vcelku, Komisia pripomína, že tieto vyššie uvedené podmienky, ktoré sa vzťahujú na reštrukturalizáciu spoločnosti, sa nebudú uplatňovať za predpokladu, že spoločnosť Sernam už nebude fungovať vo svojej súčasnej právnej forme a uvoľní svoje podiely na trhu v prospech nezávislého účastníka (ktorý bude môcť *de facto* pokračovať vo svojich činnostiach s aktívami spoločnosti Sernam).

6.3.8. *Pomoc obmedzená na minimum*

(218) Ako je to uvedené vyššie, potreba dodatočnej pomoci 41 mil. EUR je v podstate dôsledkom nedodržania rozhodnutia Sernam 1 francúzskymi úradmi. Vyplatenie takejto výšky dodatočnej pomoci je neoprávnené, pokiaľ je určené pre spoločnosť, ktorá funguje hlavne v segmentoch trhu s nadbytočnou štrukturálnou kapacitou, v stagnujúcich segmentoch alebo v segmentoch v úpadku. Okrem toho spoločnosť Sernam nemusí disponovať nadbytočnou hotovosťou, ktorú by mohla použiť na činnosti schopné vyvolať problémy na trhu a činnosti, ktoré by sa nevzťahovali na postup reštrukturalizácie, najmä v zmysle používaných cien. Preto si Komisia myslí, že udelenie dodatočnej pomoci 41 mil. EUR v porovnaní s celkovou výškou 503 mil. EUR, ktorá bola pôvodne oznámená a schválená rozhodnutím Sernam 1, nie je oprávnené.

(219) Náhrada príspevku spoločnosti Geodis na reštrukturalizáciu spoločnosti Sernam, tak ako bola pôvodne naplánovaná, možnou pomocou vo výške 67 mil. EUR sa môže napokon vylúčiť z toho dôvodu, že tento príspevok už nebude potrebný. Potreba zdrojov vo výške 67 mil. EUR, ktoré mala poskytnúť spoločnosť Geodis prostredníctvom úveru sa vlastne financovala prostredníctvom zníženia záväzkov, ktoré spoločnosť Sernam mala voči svojim klientom. Za účelom mobilizácie týchto zdrojov vo výške 67 mil. EUR by sa mohla spoločnosť Sernam zbaviť záväzkov voči svojim klientom prostredníctvom úrokových zrážok alebo poistenia, aby získala potrebné zdroje od finančnej inštitúcie. Spoločnosť Sernam urobila čo bolo v jej silách, vykonala základné činnosti, teda znížila dĺžku existujúcich záväzkov voči klientom, čo jej umožnilo mobilizovať príslušné zdroje a tak znížiť svoj BFR na primeranú mieru. Takýto postup sa v podstate uprednostňuje pred možnosťou externého financovania, tak ako je to popísané vyššie, pričom ide o ozdravenie bilancie spoločnosti Sernam a tento postup umožňuje vyššiu bezpečnosť budúcich činností (vzhľadom na kratšie trvanie existujúcich úverov zákazníkov).

(220) Preto môže Komisia počítať s tým, že spoločnosť Sernam nahradila chýbajúci príspevok od spoločnosti Geodis vo výške 67 mil. EUR rovnakým alebo dokonca lepším prostriedkom v porovnaní s externým financovaním, pričom mobilizovala zdroje, ktoré zostávali príliš dlho zablokované v úveroch zákazníkov.

(221) Intenzita pomoci na reštrukturalizáciu spoločnosti Sernam v súčasnej situácii (pod názvom Sernam 2 v nižšie uvedenej tabuľke) je 81 % v porovnaní s intenzitou 87 % pri spise Sernam 1. Zohľadňuje sa tu tá skutočnosť, že spoločnosť Sernam svojimi vlastnými zdrojmi vykompenzovala potrebu financovania 67 mil. EUR, ktorú mala zabezpečiť spoločnosť Geodis a tiež bude musieť svojimi vlastnými prostriedkami kompenzovať dodatočnú potrebu financovania 41 mil. EUR, ktorú by mala zabezpečiť spoločnosť najmä prostredníctvom predaja svojich aktivít v oblasti cestnej dopravy a inými prostriedkami.

(222) K sume 556 mil. EUR [1] sa pridala kompenzácia vo výške 34 mil. EUR a 21 mil. EUR od spoločnosti SNCF v zmysle zmlúv medzi spoločnosťami SNCF a Sernam o preprave batožiny, tlače a dodávok počas jedenástich mesiacov prevádzky v roku 2000 spoločnosti SCS Sernam, tieto sumy sa pokladajú za štátnu pomoc zlučiteľnú s rozhodnutím Sernam 1. Keďže Francúzsko dodržalo svoj záväzok otvoriť trhy na prepravu dodávok, prepravu tlače a prepravu batožiny pre spoločnosť SNCF, Komisia môže ponechať hodnotenie rozhodnutia Sernam 1, podľa ktorého sa suma 55 mil. EUR, vyplatená v zmysle vyššie uvedených zmlúv počas jedenástich mesiacov prevádzky v roku 2000, môže povoliť v rámci reštrukturalizácie spoločnosti Sernam.

[1] Rozumie sa financovanie reštrukturalizácie vo výške 448 mil. EUR spoločnosťou SNCF, financovanie spoločnosťou Sernam vo výške 67 mil. EUR, ktoré mala zabezpečiť spoločnosť Geodis (Sernam v podstate znížila túto potrebu financovania zavedením opatrení reštrukturalizácie s použitím svojich vlastných prostriedkov) a financovanie prostredníctvom zdrojov spoločnosti Sernam vo výške 41 mil. EUR navrhovanej dodatočnej pomoci.

(223) **Náklady na reštrukturalizáciu**

mil. EUR	Sernam 1	Zmeny	Sernam 2
Náklady na reštrukturalizáciu	515	41	556
Spolu (1)	515		556

Zdroje financovania

mil. EUR	Sernam 1	Zmeny	Sernam 2
Financ. reštrukturalizácie spoločnosťou SNCF	448		448
Financovanie spoločnosťou Geodis	67	-67	0
Financovanie spoločnosťou Sernam		67	67
Ostatné fondy, ktoré sa pridajú k Sernam-u		41	41
Spolu (2)	515		556

Intenzita pomoci na reštrukturalizáciu Sernam 1 v %	87		
Intenzita pomoci na reštrukturalizáciu Sernam 2 v %			81

Pomoc udelená pre zmluvy v mil. EUR	55		55
Spolu (3)	55		55

mil. EUR	Sernam 1		Sernam 2
Financ. reštrukturalizácie spoločnosťou SNCF	448		448
Pomoc udelená pre zmluvy v mil. EUR	55		55
Spolu (4) Celková výška pomoci spisu	503		503

6.3.9. *Realizácia a dodržiavanie podmienok*

(224) Francúzsko je povinné predložiť výročnú správu o vývoji reštrukturalizácie a o dodržiavaní tohto rozhodnutia. Prvá správa sa predsa len bude musieť predložiť najneskôr šesť mesiacov po dátume oznámenia tohto rozhodnutia.

7. **ZÁVERY**

(225) Komisia zistila, že Francúzsko vyplatilo pomoc vo výške 503 mil. EUR [1] za iných podmienok, ako boli podmienky schválené v rozhodnutí Sernam 1 a protiprávne zaplatila dodatočnú pomoc vo výške 41mil. EUR.

(226) Pri zohľadnení:

— písomného záväzku francúzskych úradov v nadväznosti na výslovnú žiadosť Komisie, že spoločnosť SNCF nebude uprednostňovať spoločnosť Sernam a že Sernam nebude môcť rozvinúť monopol v oblasti (expresnej) nákladnej železničnej dopravy,

— hlbokej reštrukturalizácie, ktorú spustila spoločnosť Sernam (pokiaľ ide o prevádzky, plán prepravy, už zrealizovanú redukciu kapacít, ako aj základné inovácie v oblasti novej expresnej škály a TBE), a

— podmienok vynútených týmto Rozhodnutím,

sa však Komisia domnieva, že suma 503 mil. EUR pomoci v prospech spoločnosti Sernam je zlučiteľná so Zmluvou za predpokladu, že:

— bude možné znovu nadobudnúť životaschopnosť spoločnosti Sernam v rozumnom termíne,

[1] Táto suma sa skladá zo 448 mil. EUR samotnej pomoci na reštrukturalizáciu zaplatenej spoločnosťou SNCF a z 55 mil. EUR pomoci na zmluvy, čo predstavuje 503 mil. EUR.

— hospodárska súťaž nebude narušená v rozpore so spoločným záujmom,

— pomoc bude znížená na nevyhnutné minimum, pokiaľ sa celková výška potrieb financovania schválená rozhodnutím Sernam 1 (570 mil. EUR [1]) zníži zo sumy 67 mil. EUR z dôvodu neuplatnenia príspevku spoločnosti Geodis (bola však financovaná aj mobilizáciou zdrojov spoločnosti Sernam) a pokiaľ sa dodatočná pomoc 41 mil. EUR vráti aj s úrokmi.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Štátna pomoc v prospech spoločnosti Sernam, schválená v máji 2001 vo výške 503 miliónov EUR, je zlučiteľná so spoločným trhom za podmienok uvedených v článkoch 3 a 4.

2. Štátna pomoc zo strany Francúzska v prospech spoločnosti Sernam v sume 41 miliónov EUR nie je zlučiteľná so spoločným trhom.

Článok 2

1.. Francúzsko prijme všetky opatrenia potrebné na opätovné nadobudnutie pomoci uvedenej v článku 1 ods. 2, ktorá už bola príjemcovi protiprávne poskytnutá.

2. Vymáhanie sa vykoná bezodkladne v súlade s postupmi vnútroštátneho práva tak, aby umožnili okamžitú a účinnú realizáciu tohto rozhodnutia. Pomoc, ktorú je potrebné vrátiť, zahŕňa úroky od dátumu, keď boli poskytnuté príjemcovi až po dátum ich opätovného získania. Úroky sa vyrátajú na základe referenčnej sadzby, ktorá sa používa na výpočet ekvivalentu dotácie v rámci regionálnej pomoci.

Článok 3

1. S výhradou odseku 2 je potrebné dodržať tieto podmienky:

a) Spoločnosť Sernam bude môcť rozvíjať len svoje činnosti prepravy tovaru železnicou podľa koncepcie Expresného vlakového bloku, TBE). V tomto ohľade spoločnosť SNCF zaručuje, že ponúkne každému operátorovi, ktorý o to požiada, rovnaké podmienky ako sú podmienky pridelené spoločnosti Sernam na rozvoj železničnej nákladnej dopravy, TBE.

b) Spoločnosť Sernam zase bude musieť v priebehu dvoch rokov nasledujúcich po dátume oznámenia tohto rozhodnutia, integrálne nahradiť svoje vlastné prostriedky a služby cestnej prepravy prostriedkami a službami cestnej prepravy jednej alebo viacerých spoločností, ktoré sú právne a ekonomicky nezávislé od spoločnosti SNCF a ktoré sa vyberú na základe otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu.

Vlastnými prostriedkami a službami cestnej prepravy spoločnosti Sernam sa myslí súbor cestných prostriedkov, a síce vozidlá cestnej dopravy spoločnosti Sernam v úplnom vlastníctve alebo na kúpené na lízing/prenajaté;

Spoločnosti, ktoré prevezmú činnosti v cestnej doprave spoločnosti Sernam budú musieť zabezpečiť celú službu cestnej prepravy za pomoci svojich vlastných zdrojov.

2. V prípade, že spoločnosť Sernam predá svoje aktíva vcelku, a to do […] v trhovej cene spoločnosti, ktorá nemá právny vzťah so spoločnosťou SNCF prostredníctvom transparentného a otvoreného postupu, podmienky odseku 1 sa neuplatňujú.

Článok 4

Každý čiastočný alebo celkový predaj spoločnosti Sernam sa musí vykonať za trhovú cenu a prostredníctvom transparentného postupu otvoreného všetkým jej konkurentom. Za týchto podmienok pripadne spoločnosti Sernam, ak bude naďalej existovať, úhrada pomoci 41 miliónov EUR.

Článok 5

Francúzsko oznámi Komisii najneskôr do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia opatrenia prijaté na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli, 20. októbra 2004

Za Komisiu

LOYOLA DE PALACIO

Podpredsedníčka

[1] Táto suma sa skladá zo 448 mil. EUR spoločnosti SNCF, z 55 mil. EUR na zmluvy a zo 67 mil. EUR, ktorá mala poskytnúť spoločnosť Geodis.