

**ROZHODNUTIE KOMISIE****z 22. septembra 2004****o pomoci Francúzska spoločnosti Compagnie Marseille Réparation (CMR) – Štátna pomoc C 34/2003 (ex N 728/2002)**

[oznámené pod číslom K(2004) 3350]

(Iba francúzsky text je autentický)

(Text s významom pre EHP)

(2005/314/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

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

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po výzve, aby zainteresované strany predložili pripomienky podľa uvedených článkov<sup>(1)</sup>,

keďže:

**I. KONANIE**

- (1) Francúzsko oznámilo Komisii listom z 18. novembra 2002, zaprotokolovaným v ten istý deň (ďalej len „oznámenie“), svoj zámer poskytnúť finančnú pomoc lodenici na opravu lodí Compagnie Marseille Réparation (CMR). Prípado bol zaregistrovaný pod číslom N 728/02.
- (2) Komisia požiadala Francúzsko listom z 13. decembra 2002 o doplňujúce informácie. Francúzsko odpovedalo listom zo 6. marca 2003 zaprotokolovaným 7. marca 2003.
- (3) Komisia informovala Francúzsko listom z 13. mája 2003 o svojom rozhodnutí začať konanie ustanovené v článku 88 ods. 2 zmluvy v súvislosti s oznámenými opatreniami. Prípado bol zaregistrovaný pod číslom C 34/03.
- (4) Rozhodnutie Komisie začať konanie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*<sup>(2)</sup>. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uvedeným opatreniam.
- (5) Francúzsko poslalo svoje pripomienky listom z 31. júla 2003, zaprotokolovaným 4. augusta 2003. K pripomienkam sa nevyjadrila žiadna tretia osoba.
- (6) Francúzsko poskytlo doplňujúce informácie listom z 2. októbra 2003, zaprotokolovaným 3. októbra 2003, a listom z 10. októbra 2003, zaprotokolovaným v ten istý deň. Komisia poslala Francúzsku ďalšie doplňujúce otázky listom z 21. novembra 2003, na ktorý Francúzsko odpovedalo listom z 29. decembra 2003, zaprotokolovaným 8. januára 2004, a listom z 29. januára 2004, zaprotokolovaným v ten istý deň. Komisia položila ďalšie otázky listom z 10. mája 2004, na ktoré Francúzsko odpovedalo listom z 29. júna 2004, zaprotokolovaným v ten istý deň.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 188, 8.8.2003, s. 2.

<sup>(2)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

## II. PODROBNÝ POPIS

### A. Príjemca

- (7) Príjemcom finančnej pomoci je CMR, spoločnosť na opravu lodí založená v Marseille. CMR bola založená 20. júna 2002 na účely odkúpenia majetku lodenice v konkurze, spoločnosti Compagnie Marseillaise de Réparations (CMdR).
- (8) V minulosti opravu lodí v prístave Marseille zabezpečovali tri podniky: Marine Technologie, Travofer a CMdR. V roku 1996 bolo v týchto podnikoch zamestnaných asi 430 osôb (310 v CMdR, 70 v Marine Technologie a 50 v Travofer). V roku 1996 zaznamenala CMdR ťažkosti a ohlásila úpadok. Aj keď prebiehalo konkurzné konanie, prijal sa sociálny plán s cieľom pomôcť CMdR s úhradou nákladov spojených s odchodom niektorých zamestnancov do predčasného dôchodku a s rekvalifikačnými dovolenkami niektorých zamestnancov, a to ešte skôr, než táto spoločnosť dostala ponuku na odkúpenie podniku. Podľa Francúzska financovali tento plán orgány verejnej moci.
- (9) V roku 1997 odkúpila CMdR talianska spoločnosť Marininvest, ktorá ju neskôr v júli 2000 predala britskej skupine podnikov Cammell Laird. V rovnakej dobe Cammell Laird odkúpila ďalšie dve lodenice na opravu lodí v Marseille – Marine Technologie a Travofer. Cammell Laird plánovala zreorganizovať všetky tri podniky v rámci jediného podniku tvoreného CMdR a pretransformovať činnosti lodnej opravy na činnosti transformácie lodí.
- (10) V mesiacoch júl 2000 a júl 2002 značne poklesol počet zamestnancov CMdR z dôvodu „odchodov kvôli azbestu“, t. j. predčasného penzionovania tých pracovníkov, ktorí boli kontaminovaní azbestom. So zreteľom na plánovanú reštrukturalizáciu neboli títo zamestnanci nahradení. Činnosti CMdR boli následne obmedzené, ale CMdR pokračovala vo svojej činnosti opravy lodí až do dátumu vyhlásenia konkurzu.
- (11) Následkom konkurzu Cammell Laird v roku 2001 sa CMdR dostala do ťažkostí. Dňa 31. júla 2001 začal obchodný súd v Marseille konanie vo veci vyhlásenia konkurzu na CMdR.
- (12) CMR, spoločnosť zriadená 20. júna 2002, podala návrh na odkúpenie CMdR na obchodný súd v Marseille, ktorý odsúhlasil plán jej prevzatia 20. júna 2002.
- (13) V rámci konkurzného konania CMdR odkúpila CMR majetok CMdR za 1 001 EUR (t. j. symbolické euro za majetok a 1 000 EUR za skladové zásoby). Podľa informácií uvedených vo vyúčtovaní CMR začala CMR svoju hospodársku činnosť v roku 2002 bez zadĺženia.
- (14) Francúzsko na začiatku uviedlo, že CMR prevzala aj nedokončené práce.
- (15) Okrem toho podľa francúzskych právnych predpisov týkajúcich sa postúpenia hospodárskych činností (článok L 122 12 druhý pododsek Zákonníka práce), CMR bola povinná prevziať všetky pracovné zmluvy a pritom zachovať rovnaké podmienky, čo sa týka kvalifikácie, odmeňovania a služobného veku. CMR musela ďalej prevziať jednak mzdové záväzky zmluvne dohodnuté pred prevzatím podniku v sume 500 000 EUR, ktoré boli spojené s „odchodmi kvôli azbestu“, a jednak dlžné mzdy (platené dovolenky) v sume 620 000 EUR, pričom tieto číselné údaje zodpovedajú číselným údajom, ktoré uvádza Francúzsko.
- (16) Francúzsko informovalo Komisiu, že v marci 2003 CMR zamestnávalo 100 osôb vo výrobných činnostiach oproti priemeru 184 počas piatich predchádzajúcich rokov.
- (17) CMR je vo vlastníctve piatich akcionárov, z ktorých jeden vykonáva funkciu generálneho riaditeľa.

### B. Podnikový plán

- (18) Podľa Francúzska si obnovenie životaschopnosti činnosti opravy lodí v Marseille vyžaduje zavedenie celého radu opatrení v rámci CMR. Na tento účel bol vypracovaný podnikový plán na obdobie piatich rokov.

- (19) CMR zdedila po CMdR určitý počet záväzkov [„odchody kvôli azbestu“, mzdy (platené dovolenky)] a ťažkosť, napríklad strata zákazníkov z odvetvia opravy lodí v prístave Marseille. Táto strata je dôsledkom politiky Cammell Laird, ktorá bola zameraná na transformáciu lodí na úkor opravy lodí. Práve preto Francúzsko tvrdí, že CMR musí prejsť reštrukturalizáciou. Francúzsko uznáva, že existencia jediného podniku na opravu lodí v Marseille (t. j. CMR) vyhovuje potrebám a možnostiam trhu opravy lodí.
- (20) Podnikový plán, ktorý Francúzsko nazýva plánom reštrukturalizácie, si vyžaduje vyriešiť problémy, s ktorými sa CMR stretla, radom opatrení. Najprv dôjde k zmene predošlej stratégie Cammell Laird, ktorá spočívala v zmene činnosti opravy lodí na činnosť transformácie lodí, a CMR bude pokračovať vo svojej tradičnej činnosti opravy lodí. Okrem toho CMR prijme nasledujúce opatrenia, ako ich opisalo Francúzsko: zníženie štrukturálnych nákladov, príprava pomocou počítača, posilnenie zodpovedností riadiacej skupiny a kontroly, prísne riadenie subdodávateľských vzťahov, rozvoj schopností plniť mnohé úlohy. CMR bude nakoniec investovať a osobitnú pozornosť bude venovať vzdelávaniu a špecializácii zamestnancov.
- (21) Keď spoločnosť získa nové postavenie na trhu, bude môcť usilovať aj o pritiahnutie vlastníkov sofistikovanejších lodí (napríklad lodí krížujúcich pozdĺž pobrežia, parníkov a lodí na prepravu plynu), ktoré nemajú základňu v Marseille a pre ktoré nie je cena jediným kritériom, ktoré sa zohľadňuje pri zadávaní objednávky.
- (22) Francúzsko predložilo dve verzie podnikového plánu CMR. Oznámenie vychádzalo z plánu založeného na predpoklade intenzívnej prevádzky s obratom 30 miliónov EUR v roku 2006, kým druhý plán, opatrnejší (ďalej len „predpoklad slabej prevádzky“), bol vypracovaný na žiadosť obchodného súdu v Marseille (obrat obmedzený na 20 miliónov eur ročne od tretieho roka a až do ukončenia podnikového plánu). Odhad prevádzky spoločnosti sa podľa toho zmenil a v tabuľke 1 je uvedený tento nový odhad.

Tabuľka 1

Predpokladaný vývoj prevádzky CMR (predpoklad slabej prevádzky)<sup>(3)</sup>

(EUR)

Prevádzka	2002 (6 mesiacov)	2003	2004	2005	2006
Obrat	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Prevádzkové náklady					
Nákup tovaru	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Nákupy od subdodávateľov	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Iné nákupy a externé náklady	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Mzdy	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Platené dovolenky	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
„Odchody kvôli azbestu“	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Celkové personálne náklady	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Asistencia zvonka	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Celkové personálne náklady a asistenčné náklady	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Dane	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Celkové prevádzkové náklady	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Prevádzkový výsledok	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Subvencie <sup>(1)</sup>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Výsledok po zdanení	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

<sup>(1)</sup> Subvencie miestnych samospráv (pozri tabuľku 3).<sup>(3)</sup> Tabuľka 1 nezodpovedá celej výsledovke.

\* Časti tohto textu boli vypustené, aby sa zabezpečilo, že sa nezverejnia dôverné informácie; tieto časti sa uvádzajú v hranatých zátvorkách a sú označené hviezdíčkou.

- (23) Podľa Francúzska vychádza podnikový plán z obratu, ktorý dosahovali spoločnosti na opravu lodí v Marseille ešte skôr, než sa skupina Cammell Laird dozvedela v roku 2000 o ťažkostiach, ako aj zo schopnosti CMR dosiahnuť obdobné výsledky do dvoch rokov. Francúzsko zároveň zdôrazňuje, že zohľadňuje stagnáciu úrovne klientely v dobe prevzatia podniku a že za predpokladu slabšej prevádzky je prijatý postoj ešte opatrnejší.
- (24) Náklady na uskutočnenie podnikového plánu vychádzajúceho z predpokladu slabšej prevádzky, t. j. podľa Francúzska náklady na reštrukturalizáciu, sú špecifikované v časti 1 tabuľky 2.
- (25) Okrem toho Francúzsko pokladá za náklady na reštrukturalizáciu náklady spojené s „odchodmi kvôli azbestu“ a dlžné mzdy (platené dovolenky), pričom všetky tieto náklady boli na ťarchu spoločnosti pred odkúpením podniku. Tieto náklady sú uvedené v časti 2 tabuľky 2 a uvedené číselné údaje berú do úvahy zmenené číselné údaje, ktoré Francúzsko oznámilo listom z 29. januára 2004.

Tabuľka 2

## Uvádzané náklady na reštrukturalizáciu CMR

(EUR)

Položka	Suma
<b>Časť 1</b>	
Investície do reštrukturalizácie a údržby (roky 2002–2006): Initial	[...] (*)
počiatočné ročné investície (4 × 100 000 EUR)	[...] (*)
Skladové zásoby	[...] (*)
Náklady na vzdelávanie: 200 hodín/človek <sup>(1)</sup>	[...] (*)
Medzisúčet 1	[...] (*)
<b>Časť 2</b>	
Náklady na „odchody kvôli azbestu“, ktoré vznikli pred odkúpením podniku	[...] (*)
Platené dovolenky nepreplatené pred odkúpením podniku	[...] (*)
Medzisúčet 2	[...] (*)
SPOLU (medzisúčet 1 + medzisúčet 2)	3 649 494

<sup>(1)</sup> 20 zamestnancov ročne v CMR a 50 zamestnancov ročne u subdodávateľov.

- (26) Celková suma nákladov pokladaná za nutnú pre spustenie prevádzky CMR je teda 3 649 494 EUR.

## C. Finančné opatrenia

- (27) Podľa Francúzska bude 3 649 494 EUR, ktoré CMR potrebuje, financovaných formou pôžičiek a subvencií poskytnutých z verejných a súkromných zdrojov podľa tabuľky 3. Francúzsko prijalo predbežné rozhodnutie o poskytnutí štátnej pomoci CMR 3. mája 2002, t. j. ešte skôr, než bola CMR založená, a skôr, než CMR odkúpila majetok CMdR. Právne záväzné rozhodnutie o poskytnutí finančnej pomoci bolo prijaté 26. júna 2002.

Tabuľka 3

## Finančné opatrenia spojené s reštrukturalizáciou CMR

(EUR)

Zdroj	Suma
<b>Časť 1 – Pomoc z verejných zdrojov</b>	
Francúzska vláda	1 600 000
Regionálna rada Provence-Alpes-Côte d'Azur	630 000
Generálna rada Bouches-du-Rhône	630 000
Mestský úrad Marseille	630 000
Medzisúčet 1	3 490 000
<b>Časť 2 – Pomoc zo súkromných zdrojov</b>	
Kapitálový prínos akcionárov	610 000
Bankové pôžičky	1 830 000
Medzisúčet 2	2 440 000
SPOLU (medzisúčet 1 + medzisúčet 2)	5 930 000

- (28) Francúzska vláda poskytne CMR sumu 1 600 000 EUR vo forme bezúročnej pôžičky. Francúzsko poskytlo k pôžičke čistý ekvivalent subvencie (ESN) v sume 404 640 EUR, vychádzajúci z odporúčanej sadzby Komisie na rok 2002, t. j. 5,06 %. Francúzsko uvádza, že podmienky vyplatenia tejto pôžičky môžu zodpovedať tomu, čo je uvedené v tabuľke 4. V septembri 2003 bola CMR vyplatená suma 800 000 EUR.

Tabuľka 4

## Podmienky vyplatenia a splatenia pôžičky poskytnutej CMR

(EUR)

Suma	Rok vyplatenia	Rok splatenia
533 333	n	n+6
266 667	n	n+7
400 000	n+1	n+7
400 000	n+2	n+7

- (29) Regionálna rada v Provence-Alpes-Côte d'Azur, Generálna rada Bouches-du-Rhône a mesto Marseille vyplatia CMR po 630 000 EUR vo forme subvencie. Od septembra 2003 sa vyplatila celková suma pomoci miestnych samospráv (1 890 000 EUR) a použila sa na krytie strát spoločnosti počas prvých šiestich mesiacov jej prevádzky (2002).
- (30) Finančná pomoc zo súkromných zdrojov má podobu kapitálových prínosov akcionárov CMR (610 000 EUR) a bankových pôžičiek (1 830 000 EUR). Bankové pôžičky neboli predmetom žiadnej žiadosti o konkrétne záruky zo strany bánk, s výnimkou nasledujúcich prípadov. Časť majetku CMR je financovaná formou lízingu, čo znamená, že zostáva vlastníctvom bánk až do dátumu splatenia pôžičky. Druhá časť majetku CMR bola financovaná formou hypotéky, čo znamená, že CMR by prišla o vlastnícke právo k nej v prospech bánk, keby pôžička nebola splatená za dohodnutých podmienok. Banka, ktorá poskytla pôžičku, je družstevnou bankou skupiny Banque populaire.

#### D. Údaje o trhu

- (31) Podľa Francúzska prešlo francúzske odvetvie opravy lodí reštrukturalizačnými zmenami v priebehu posledných dvadsiatich rokov následkom veľkého úpadku trhu. Francúzsko vyhlasuje, že udržiavať tri spoločnosti na opravu lodí v Marseille (Marine Technologie, Travofer a CMdR) do roku 2000, v ktorom ich odkúpila Cammell Laird, znamenalo prekračovať kapacity trhu. Podľa Francúzska však existencia jedinej spoločnosti na opravu lodí v Marseille zodpovedá potrebám trhu.
- (32) Čo sa týka počtu zamestnancov CMR, v marci 2003 pracovalo v odvetví výroby 100 osôb oproti priemernému počtu 184 osôb v priebehu predchádzajúcich piatich rokov. Tento pokles počtu zamestnancov bol spôsobený aj „odchodmi kvôli azbestu“ (30 osôb). Francúzsko však poznamenáva, že ak u CMR vznikne potreba uskutočniť nábor pracovníkov, uvedené osoby budú nahradené.
- (33) Francúzsko upresňuje, že kapacity CMR sa znížili vďaka uzavretiu bývalého závodu Marine Technologie a závodu Travofer, ktoré boli premiestnené do prístavu v Marseille a už sa nebudú využívať na práce opravy lodí.

#### E. Rozhodnutie začať konanie ustanovené článkom 88 ods. 2 zmluvy

- (34) V rozhodnutí začať formálne vyšetrovacie konanie (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) sa Komisia vyjadrila, že uvedené opatrenia sú štátnou pomocou v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy. Tieto opatrenia sa následne posudzovali podľa nariadenia Rady (ES) č. 1540/98 z 29. júna 1998 o pomoci na výstavbu lodí<sup>(4)</sup> (ďalej len „nariadenie o výstavbe lodí“) a usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na výstavbu lodí a na záchranu a reštrukturalizáciu podnikov v ťažkostiach<sup>(5)</sup> (ďalej len „usmernenia o reštrukturalizácii“).
- (35) V rozhodnutí o začatí konania vyslovila Komisia pochybnosti o možnosti schváliť uvedené finančné opatrenia ako pomoc reštrukturalizácii jednak so zreteľom na to, že CMR je podnik novo založený, pochádzajúci z likvidácie CMdR, a jednak so zreteľom na to, že v bode 7 usmernení o reštrukturalizácii sa uvádza, že novo založený podnik nie je oprávnený získať pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu, a to ani vtedy, keď je jeho východisková finančná situácia ťažká.
- (36) Komisia ďalej pochybovala o tom, že hoci CMR mohla byť pokladaná za oprávnenú získať pomoc na reštrukturalizáciu, ostatné kritériá nevyhnutné na schválenie pomoci na reštrukturalizáciu sú splnené.
- (37) Komisia obzvlášť poznamenala, že Francúzsko nepopisuje štruktúrne ťažkosti, ktoré by reštrukturalizácia mala vyriešiť, pričom iba vyhlasuje, že ťažkosti CMR vyplývajú hlavne z úpadku CMdR. Práve preto Komisia mala pochybnosti o tom, či CMR naozaj vedela o takých štruktúrnych ťažkostiach, a z toho dôvodu pochybovala aj o tom, že podnikový plán CMR je koncipovaný tak, aby zabezpečil opätovné dosiahnutie životaschopnosti CMR v primeraných lehotách.
- (38) Komisia ďalej pochybovala o tom, že došlo k zníženiam kapacít požadovaných v článku 5 nariadenia o výstavbe lodí. Uviedla, že Francúzsko neposkytlo presnejšie informácie ohľadne počtov zamestnancov, ktorých CMR skutočne prevzala, a že sa zdá, že subdodávateľské činnosti sa musia výrazne zintenzívniť.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 202, 18.7.1998, s. 1.

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES C 288, 9.10.1999, s. 2.

- (39) Komisia vyslovila pochybnosti aj o tom, že pomoc je primeraná nákladom a výhodám plynúcim z reštrukturalizácie. Komisia v tomto prípade vychádzala z informácie, že náklady na reštrukturalizáciu predstavujú 3 649 494 EUR a že celková suma pomoci z verejných a súkromných zdrojov je 5 930 000 EUR. Financovanie teda prevyšuje potreby reštrukturalizácie tak, ako boli uvedené.
- (40) Z hľadiska proporcionality vyvolalo rozhodnutie o začatí konania problém určenia čistého ekvivalentu subvencie v súvislosti s pôžičkou, ktorú spoločnosti CMR poskytol štát, pretože v ňom bolo uvedené, že podľa oznámenia Komisie o metóde stanovenia referenčných a aktualizovaných sadzieb<sup>(6)</sup> nesmie byť referenčná sadzba vyššia v prípadoch mimoriadneho rizika (napríklad podnik v ťažkostiach) a že v takýchto prípadoch môže prémie dosiahnuť 400 základných bodov a viac. Komisia mala teda pochybnosti o tom, že celú pôžičku možno pokladať za pomoc.
- (41) Čo sa týka proporcionality, Komisia pochybovala o tom, že všetky náklady možno pokladať za náklady na reštrukturalizáciu, zmieňujúc sa hlavne o nákladoch spojených so vzdelávaním zamestnancov CMR.

### III. PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA

- (42) Francúzsko vo svojej odpovedi na rozhodnutie o začatí konania a v doplňujúcich informáciách uviedlo nasledujúce pripomienky a údaje.
- (43) Čo sa týka pochybností o skutočnosti, že CMR je oprávnená získať pomoc na reštrukturalizáciu, Francúzsko tvrdí, že CMR je v ťažkostiach napriek tomu, že je novou spoločnosťou. Francúzsko uznáva, že prevzatie ľudských a materiálnych zdrojov je pre novú spoločnosť potenciálne tromfom, a tvrdí, že tieto zdroje sú aj veľkou záťažou. Takto potvrdzuje svoje počiatočné stanovisko, že CMR napriek tomu, že je novou spoločnosťou, je postavená na roveň existujúcej spoločnosti, ktorá je v ťažkostiach.
- (44) Francúzsko takisto potvrdzuje, že CMR začala svoje činnosti bez dlhov. Podľa francúzskych právnych predpisov týkajúcich sa súdneho vyrovnania podnikov, spoločnosť v ťažkostiach sa môže pred ohlásením úpadku usilovať stabilizovať situáciu uzavretím dohody so svojimi veriteľmi s pomocou súdneho správcu ustanoveného obchodným súdom. CMdR požadovala, aby bol ustanovený súdny správca. Pod jeho kontrolou boli dokončené všetky práce a veritelia boli vyplatení. Úsilie o stabilizovanie situácie CMdR však skončilo neúspechom kvôli zníženiu aktív a nedostatku zákaziek a spoločnosť bola nútená ohlásiť úpadok 31. júla 2001. Práve preto CMdR už nemala v čase odkúpenia dlhy.
- (45) Okrem toho sa upresnilo, že na rozdiel od toho, čo Francúzsko pôvodne tvrdilo, CMdR dokončilo všetky nedokončené práce ešte pred ohlásením svojho úpadku a že jedným z dôvodov ohlásenia úpadku bola práve skutočnosť, že jej kniha zákaziek bola prázdna (pozri odôvodnenie 44).
- (46) Čo sa týka pochybností ohľadne životaschopnosti plánu reštrukturalizácie CMR, Francúzsko upresnilo niektoré prvky tohto plánu. CMR oživí činnosti opravy lodí, ktorých sa CMdR vzdala, v prospech transformácie lodí. CMR plánuje čiastočne nahradiť „pracovníkov, ktorí odišli zo zamestnania kvôli azbestu“, mladými, kvalifikovanejšími pracovníkmi, a bude sa usilovať bezprecedentne vyškoliť svojich zamestnancov. Zároveň plánuje zaviesť ročné vymedzenie pracovnej doby podľa právnych predpisov skracujúcich pracovnú dobu na 35 hodín v týždni a zosúladiť rôzne štatúty svojich zamestnancov. Okrem toho bude modernizovať svoje zariadenia a pracovné metódy, zlepšiť podmienky bezpečnosti a vypracuje plán kvality ISO 9001. Tieto opatrenia, pripojené k tým, ktoré boli oznámené na začiatku, umožnia podľa Francúzska zaručiť životaschopnosť CMR v primeraných lehotách.

<sup>(6)</sup> Ú. v. ES C 273, 9.9.1997, s. 3.

- (47) Francúzsko ďalej tvrdí, že životaschopnosť plánu je zaručená realistickými obchodnými predpokladmi, založenými na reálnej činnosti spoločnosti na opravu lodí podnikajúcich v Marseille ešte pred integráciou do skupiny Cammell Laird. Francúzsko ďalej uvádza, že CMR uzavrela so svojimi zamestnancami dohodu, ktorou im zaručuje sociálny zmier na pracovisku. Francúzsko ďalej upozorňuje, že prevádzkové výsledky CMR v roku 2002 a počas prvého polroka 2003 dokazujú, že spoločnosť bude pravdepodobne životaschopná od roku 2003 tak, ako to predpokladá plán reštrukturalizácie.
- (48) Čo sa týka nutnosti zabrániť akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže, Francúzsko tvrdí, že zníženie kapacít opravy lodí je zaručené uzavretím oboch závodov na opravu lodí v Marseille (Marine Technologie a Travofer).
- (49) Francúzsko ďalej tvrdí, že z tohto hľadiska sú lodenice na opravu lodí zo severnej časti Stredomoria skôr doplnkové a že v skutočnosti si nekonkurujú.
- (50) Francúzsko takisto potvrdzuje, že CMR patrí k malým a stredným podnikom v zmysle článku 2 písm. b) nariadenia Komisie (ES) č. 70/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na pomoc, ktorú štáty poskytujú malým a stredným podnikom (?).
- (51) Nakoniec Francúzsko upresňuje, že 132 zamestnancov CMdR prevzala CMR a že 58 osôb odíde z podniku v priebehu rokov 2002 – 2004 z dôvodov spojených s vystavovaním sa účinkom azbestu.
- (52) Čo sa týka primeranosti uvedených opatrení, Francúzsko upresňuje, že suma 5 930 000 EUR pomoci z verejných a súkromných zdrojov pokrýva jednak náklady na reštrukturalizáciu (3 649 494 EUR), a jednak časť potreby prevádzkového kapitálu podniku nesúvisiaceho s reštrukturalizáciou.
- (53) Francúzsko vysvetľuje, že náklady na vzdelávanie subdodávateľov pokladá za súčasť nákladov na reštrukturalizáciu. V tejto súvislosti Francúzsko uvádza, že mnohé činnosti dôležité pre chod CMR realizujú externé špecializované spoločnosti. Tieto spoločnosti, ktorých sa ako subdodávateľov dotýkajú problémy odvetvia opravy lodí v Marseille, nie sú schopné financovať vzdelávanie svojich zamestnancov. Práve preto CMR preberá toto financovanie na svoju ťarchu ako príkazca, ktorý nesie plnú zodpovednosť voči vlastníkovi lode.
- (54) V čase podania žiadosti o pomoc na reštrukturalizáciu požiadalo Francúzsko Komisiu o preskúmanie zlučiteľnosti uvedených finančných opatrení so spoločným trhom priamo na základe článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy, v prípade, že by neboli zlučiteľné v zmysle usmernení o reštrukturalizácii. Francúzsko tvrdí, že výstavba lodí je činnosťou, ktorá je dôležitá pre dobré fungovanie prístavu Marseille, to znamená, že je nutná na zabezpečenie prijímania lodí, údržbu lodí, čo sú činnosti dôležité pre činnosť prístavu, ako aj služby spojené s námornou bezpečnosťou a služby spojené s cestovným ruchom (oprava výletných lodí). Francúzsko ďalej tvrdí, že zachovanie opravy lodí v Marseille je v záujme Spoločenstva, pretože je v súlade so spoločnou dopravnou politikou, ktorá podporuje námornú dopravu. Francúzsko nakoniec zdôrazňuje historické a strategické dôvody, ktoré odôvodňujú zachovanie opravy lodí v prístave.

(?) Ú. v. ES L 10, 13.1.2001, s. 33. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 364/2004 (Ú. v. EÚ L 63, 28.2.2004, s. 22).



## IV. VYHODNOTENIE

## A. Štátna pomoc

- (55) Podľa článku 87 ods. 1 zmluvy „štátna pomoc alebo akákoľvek pomoc zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša alebo hrozí narušením súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovarov, je – pokiaľ to ovplyvňuje trh medzi členskými štátmi – nezlučiteľná so spoločným trhom.“
- (56) Po prvé, pomoc vo výške 1 600 000 EUR, ktorú CMR poskytol francúzsky štát, je finančným zvýhodnením poskytnutým zo štátnych prostriedkov. Okrem toho sa kritérium štátnych prostriedkov uplatňuje aj na hospodárske zvýhodnenia poskytnuté regionálnymi alebo miestnymi samosprávami členských štátov. Preto prvé kritérium uplatnenia článku 87 ods. 1 zmluvy je takisto splnené, čo sa týka pomoci (každé vo výške 630 000 EUR), ktoré CMR poskytol región Provence-Alpes Côte d'Azur, departement Bouches-du-Rhône a mesto Marseille.
- (57) Po druhé, pretože uvedená pomoc bola určená podniku, konkrétne CMR, kritérium selektívnosti, ktoré podmieňuje uplatniteľnosť článku 87 ods. 1 zmluvy, je splnené.
- (58) Po tretie, všetky tri podpory poskytnuté regionálnymi a miestnymi samosprávami, ako aj bezúročná pôžička poskytnutá francúzskou vládou, poskytujú CMR hospodárske zvýhodnenie, ktoré by jej neposkytol súkromný sektor. Preto tieto opatrenia môžu vzhľadom na svoj charakter narušiť hospodársku súťaž.
- (59) Po štvrté, kritérium, že opatrenie musí ovplyvniť trh, je splnené, keď príjemca pomoci vykonáva hospodársku činnosť, pri ktorej dochádza k obchodovaniu medzi členskými štátmi. Takýto je v skutočnosti prípad činností opravy lodí, ktoré vykonáva CMR. V tak citlivom odvetví, akým je oprava lodí, možno predpokladať ovplyvnenie trhu prinajmenšom potenciálne. Tento predpoklad je totiž základom uplatňovanej trvalo udržateľnej politiky, čo sa týka osobitných pravidiel vzťahujúcich sa na štátnu pomoc v odvetví opravy lodí. Tieto pravidlá sa v plnom rozsahu vzťahujú na opravu lodí, ktorá podlieha rovnakým zásadám ako výstavba lodí. Okrem toho CMR konkuruje z dôvodu svojej geografickej polohy, prinajmenšom potenciálne, lodeniciam na opravu lodí v Taliansku a Španielsku.
- (60) Komisia z toho vyvodila záver, že pomoc z verejných prostriedkov poskytnutá CMR, ktorá sa uvádza v časti 1 tabuľky 3, je štátnou pomocou v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy.
- (61) Komisia ďalej uvádza, že Francúzsko nesplnilo povinnosť, ktorá mu prislúcha podľa článku 88 ods. 3 zmluvy, vykonať navrhované opatrenia, pokiaľ konanie nedospeje ku konečnému rozhodnutiu (odkladná doložka). Pomoc sa preto pokladá za protiprávnu.

**B. Odchýlka podľa článku 87 zmluvy**

- (62) Keďže CMR podniká v odvetví opravy lodí, pomoc, ktorá sa jej poskytla na podporu činností, patrí do rozsahu uplatňovania osobitných pravidiel o štátnej pomoci, ktoré sa vzťahujú na oblasť opravy lodí. Od 1. januára 2004 sú tieto pravidlá uvedené v právnom predpise o štátnej pomoci na pomoc výstavbe lodí<sup>(8)</sup>, ktorým sa nahrádzajú pravidlá zavedené nariadením o výstavbe lodí. Podľa oznámenia Komisie o určení pravidiel týkajúcich sa vyhodnotenia protiprávnej štátnej pomoci<sup>(9)</sup>, protiprávna pomoc, t. j. pomoc čerpaná v rozpore s článkom 88 ods. 3 zmluvy, sa bude posudzovať so zreteľom na základné kritériá stanovené v každom nástroji platnom k dátumu ich poskytnutia. V tomto prípade teda platí nariadenie o výstavbe lodí. V snahe o úplnosť treba v súvislosti s uplatňovaním zo strany Komisie nariadenia o výstavbe lodí, alebo právneho predpisu o štátnej pomoci na výstavbu lodí, ktorý nahradil uvedené nariadenie<sup>(10)</sup>, upresniť, že to nemá žiadny účinok na závery týkajúce sa posúdenia zlučiteľnosti, keďže základné kritériá posúdenia pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, regionálnej pomoci a pomoci vzdelávaniu sú totožné<sup>(11)</sup>.
- (63) Francúzsko požiadalo Komisiu, aby preskúmala zlučiteľnosť uvedených finančných opatrení so spoločným trhom priamo na základe článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy tvrdiac, že oprava lodí je činnosť, ktorá je dôležitá pre dobré fungovanie prístavu v Marseille.
- (64) Komisia v prvom rade poznamenáva, že ak služby opravy, ktorú poskytuje CMR, boli skutočne dôležité pre fungovanie prístavu, tieto činnosti mali byť v zásade zabezpečené z vlastných prostriedkov prístavu, bez nutnosti použiť štátnu pomoc. Okrem toho Komisia schvaľuje časť pomoci ako regionálnu pomoc investícií a z tohto dôvodu zohľadňuje existujúce regionálne problémy.
- (65) Nariadenie o výstavbe lodí je navyše špecifickou a vyčerpávajúcou sústavou pravidiel uplatniteľných v odvetví, v tomto prípade v odvetví opravy lodí, ktoré sa rozvíja v rámci vzťahu *lex specialis* vo vzťahu k zmluve. Schválenie pomoci priamym uplatnením zmluvy by znamenalo neúspech cieľov, ktorých sa týka vypracovanie konkrétnych a reštriktívnych pravidiel uplatniteľných v odvetví.
- (66) Komisia preto nemôže posúdiť uvedenú pomoc priamo na základe zmluvy.
- (67) Článok 2 nariadenia o výstavbe lodí stanovuje, že pomoc, ktorá sa poskytuje na výstavbu lodí, možno pokladať za zlučiteľnú so spoločným trhom iba vtedy, keď rešpektuje ustanovenia uvedeného nariadenia.
1. *Pomoc reštrukturalizácii*
- (68) Podľa Francúzska bola cieľom uvedenej pomoci reštrukturalizácia činností CMR. Podľa článku 5 nariadenia o výstavbe lodí sa môže pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu podnikov pôsobiacich v odvetví opravy lodí považovať vo výnimočných prípadoch za zlučiteľnú so spoločným trhom pod podmienkou, že je v zhode s ustanoveniami usmernení o reštrukturalizácii, ako aj s osobitnými podmienkami uvedenými v uvedenom článku 5.
- (69) Komisia ďalej preskúmala, či sa splnili kritériá ustanovené usmerneniami o reštrukturalizácii.

<sup>(8)</sup> Ú. v. EÚ C 317, 30.12.2003, s. 11.

<sup>(9)</sup> Ú. v. ES C 119, 22.5.2002, s. 22.

<sup>(10)</sup> Okrem kritéria zníženia kapacít, ktoré nie je stanovené ako podmienka nutná na poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu v právnom predpise o štátnej pomoci na výstavbu lodí. Usmernenia o reštrukturalizácii však stanovujú ako podmienku zabránenia akémukoľvek neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže kompenzačné opatrenia ustanovené na tento účel. V tejto súvislosti pozri body 35 a nasl. usmernení o reštrukturalizácii.

<sup>(11)</sup> V tejto súvislosti pozri body 12 b) a 12 f), ako aj bod 26 právneho predpisu o štátnej pomoci na výstavbu lodí.

## 1.1. Oprávnenosť podniku

- (70) V usmerneniach o reštrukturalizácii je stanovené, že aby podnik mohol čerpať pomoc na reštrukturalizáciu, musí sa považovať za podnik v ťažkostiach v zmysle týchto usmernení. Hoci v tomto smere neexistuje žiadna definícia stanovená Spoločenstvom, Komisia vychádza z toho, že podnik je v ťažkostiach vtedy, keď nie je schopný nahradiť svoje straty zo svojich vlastných finančných prostriedkov alebo z prostriedkov, ktoré mu môžu poskytnúť jeho vlastníci/akcionári a jeho veritelia, bez vonkajšej pomoci orgánov štátnej moci, a smeruje k takmer istej krátkodobej alebo strednodobej hospodárskej smrti (písm. 4 usmernení o reštrukturalizácii). Ťažkosti podniku sa prejavujú napríklad rastúcou úrovňou strát, znížením obratu, nadmernými skladovými zásobami, nadmernou kapacitou, poklesom cash flow, rastúcim zadlžením, rastom finančných nákladov, ako aj oslabením alebo poklesom, ba dokonca zánikom hodnoty čistého imania.
- (71) Bod 7 usmernení o reštrukturalizácii stanovuje, že novo založený podnik nie je oprávnený čerpať pomoc na reštrukturalizáciu, aj keď je jeho východisková finančná situácia náročná. Ide najmä o prípad, keď nový podnik pochádza z likvidácie predtým existujúceho podniku alebo z odkúpenia iba jeho imania.
- (72) Vylúčenie novo založených podnikov z práva čerpať pomoc na reštrukturalizáciu je odôvodnené zásadou, že založenie podniku musí byť plodom rozhodnutia zohľadňujúcim situáciu na trhu. Spoločnosť teda smie byť založená iba vtedy, keď má možnosť vykonávať činnosť na príslušnom trhu, inými slovami, keď je kapitalizovaná a životaschopná hneď od začiatku.
- (73) Nová spoločnosť nemôže čerpať pomoc na reštrukturalizáciu, pretože hoci môže mať samozrejme ťažkosti s rozbehnutím činnosti, nemôže mať ťažkosti opísané v usmerneniach o reštrukturalizácii. Tieto ťažkosti opísané v odôvodnení 70 sú spojené s históriou spoločnosti, pretože majú svoj pôvod v jej fungovaní. Nová spoločnosť nemôže mať vzhľadom na svoju povahu takýto druh ťažkostí.
- (74) Nová spoločnosť môže naopak utrpieť straty pri rozbiehaní činnosti, keďže musí financovať investície a náklady na fungovanie, ktoré nemôžu byť spočiatku kryté príjmom z jej činnosti. Tieto náklady sú však spojené s rozbehnutím činnosti podniku, a nie s jeho reštrukturalizáciou. Preto sa nemôžu financovať z pomoci na reštrukturalizáciu bez toho, aby im bol odňatý ich špecifický cieľ a ich obmedzený dosah.
- (75) Toto obmedzenie rozsahu uplatnenia usmernení o reštrukturalizácii platí pre nové podniky pochádzajúce z likvidácie predtým existujúcich podnikov, alebo z odkúpenia iba ich imania. V takých prípadoch nová spoločnosť v zásade nepreberá dlhy svojich predchodcov, čo znamená, že nemá ťažkosti opísané v usmerneniach o reštrukturalizácii.
- (76) V rozhodnutí o začatí konania Komisia pochybovala o tom, že CMR môže čerpať pomoc na reštrukturalizáciu, keďže CMR je novou spoločnosťou.
- (77) V tejto súvislosti Komisia uvádza, že Francúzsko pripúšťa, že CMR reprezentuje nový právny subjekt, ktorý je právnickou osobou inou než CmDR.

- (78) Komisia je navyše toho názoru, že CMR reprezentuje nový hospodársky subjekt, iný než CMdR. Je pravda, že CMR naďalej vykonáva hospodársku činnosť rovnakého druhu ako CMdR (oprava lodí). Preto nie je možné vyvodiť záver, že CMR zodpovedá rovnakému hospodárskemu subjektu ako CMdR. Komisia sa naopak nazdáva, že odkúpenie znamenalo prerušenie kontinuity medzi bývalými a novými činnosťami, hoci CMR odkúpila imanie a živnosť, a prevzala zamestnancov a niektoré náklady ustanovené právnymi predpismi o sociálnom zabezpečení, a že pôsobí v tom istom odvetví činností ako CMdR. Skutočnosť, že prevzatie nepredpokladalo prevzatie dlhov spojených s bývalými činnosťami, svedčí o tomto prerušení kontinuity. CMR sa teda nenachádzala v rovnakej finančnej situácii ako CMdR. Z tohto hľadiska treba upresniť, že dôvody vzniku tejto situácie, t. j. buď skutočnosť, že predchodca vzal na seba dlhy, alebo skutočnosť, že nemal žiadny dlh, nemá v tomto prípade žiadny význam. Skutočná situácia CMR v dobe, keď začala podnikáť, môže byť opísaná ako nový začiatok. Prerušenie kontinuity potvrdzuje aj skutočnosť, že nebola prevzatá žiadna nedokončená práca; všetky nedokončené práce sa dokončili a dodávatelia boli vyplatení ešte predtým, než CMdR ohlásilo úpadok.
- (79) Treba teda urobiť záver, že CMR je skutočne novou spoločnosťou.
- (80) Francúzsko v skutočnosti tento záver nepopiera. Tvrdí však, že hoci je CMR novou spoločnosťou, má ťažkosti, na základe ktorých ju možno postaviť na roveň existujúcej spoločnosti, pričom príčinou týchto ťažkostí je prevzatie zamestnancov a sociálnych odvodov, ktoré sú s nimi spojené.
- (81) Čo sa týka tohto argumentu, Komisia uvádza, že CMR nemá charakteristiky podniku v ťažkostiach v zmysle usmernení o reštrukturalizácii, ako sú opísané v odôvodnení 70. Má iba normálne zariadenie nákladov a normálne straty pri rozbiehaní činnosti vzhľadom na skutočnosť, že je iba na začiatku.
- (82) Nákladom na začatie obchodnej činnosti sa nedá vyhnúť a nie sú spojené s históriou spoločnosti. CMR by bola mala rovnaký druh nákladov, keby sa jej akcionári boli bývali rozhodli založiť spoločnosť, ktorá by bola plne nezávislá od predošlých činností opravy lodí, čo by automaticky predpokladalo náklady na začatie činnosti, hlavne na obstaranie strojov, nábor a vyškolenie zamestnancov atď.
- (83) Komisia sa predovšetkým nazdáva, že prevzatie zamestnancov za nezmenených podmienok, čo sa týka kvalifikácie, odmeňovania a praxe, a určitých sociálnych záväzkov (doposiaľ nepreplatené platené dovolenky, „odchody z podniku kvôli azbestu“) boli púhym právnym dôsledkom francúzskych predpisov z oblasti sociálneho práva<sup>(12)</sup> (porovnateľných s predpismi mnohých ďalších krajín), ktoré boli investorovi známe. Inými slovami, toto prevzatie bolo podmienkou, ktorej bola operácia prevzatia majetku podriadená. Okrem toho bolo treba vziať do úvahy všetky náklady spojené s imaním nadobudnutým počas stanovenia kúpnej ceny.
- (84) Komisia ďalej uvádza, že zamestnanci, ktorých prevzala CMR, sú súčasťou prevzatého imania a nie sú nákladom. Toto prevzatie malo totiž uľahčiť vstup CMR na trh, pretože oslobodzuje od nákladov spojených s náborom pracovníkov a vyškolením nových zamestnancov.
- (85) Francúzsko ďalej tvrdilo, že CMR je podnikom v ťažkostiach, ktorý vykonáva rovnaký druh činnosti ako CMdR, a pretože je povinný plniť povinnosti uložené francúzskymi právnymi predpismi o sociálnom zabezpečení, ktoré sú bremenom zdedeným od CMdR.
- (86) Francúzsko nakoniec tvrdí, že ťažkosti CMdR boli spojené s povahou činností, ktoré vykonávala. Uvádza však aj to, že existencia jedinej spoločnosti na opravu lodí v Marseille je v súlade s potrebami trhu. Je zjavné, že CMR je skutočne jedinou spoločnosťou na opravu lodí svojho druhu v Marseille od čias uzavretia Marine Technologie a Travofer. Práve preto skutočnosť, že CMR vykonáva činnosti opravy lodí, nemôže byť dôvodom finančných ťažkostí a nemôže potrebovať reštrukturalizáciu.

<sup>(12)</sup> Po dôkladnej analýze francúzskych právnych predpisov z uvedenej oblasti (článok L 122 12 druhý pododsek Zákonníka práce) sa však Komisia domnieva, že tieto právne predpisy nezaväzujú k prevzatiu všetkých zamestnancov.

- (87) Komisia na záver poznamenáva, že CMR neprevzala od CMdR položky pasív, ktoré by potvrdili, že sa pokračuje v bývalej činnosti opravy lodí. CMR je novo založená spoločnosť, ktorá okrem iného nie je v ťažkostiach v zmysle usmernení o reštrukturalizácii. Komisia sa nazdáva, že podpory investície by mohli byť lepšie prispôbené prípadným ďalším finančným ťažkostiam, s ktorými by sa CMR mohla stretnúť.
- (88) Podľa praxe dodržiavanej Komisiou, od nadobudnutia účinnosti usmernení o reštrukturalizácii v roku 1999, sa spoločnosť považuje za „novú“ dva roky od založenia. Z tohto hľadiska Komisia uvádza, že CMR bola zriadená 20. júna 2002 ako nová spoločnosť. Právne záväzné rozhodnutie poskytnúť pomoc CMR bola vydané 26. júna 2002, t. j. počas dvojročného obdobia od založenia spoločnosti.
- (89) Komisia z toho vyvodzuje, že CMR nemôže čerpať pomoc na reštrukturalizáciu. V nasledujúcich odôvodneniach Komisia skúma či informácie, ktoré jej poslalo Francúzsko, môžu rozptýliť ostatné pochybnosti, ktoré vyslovila v rozhodnutí o začatí konania o zhode pomoci s ostatnými podmienkami vzťahujúcimi sa na pomoc reštrukturalizácii. Závety Komisie týkajúce sa týchto podmienok by platili za predpokladu, že CMR nie je novou spoločnosťou, ale spoločnosťou, ktorá má finančné ťažkosti a je teda oprávnená čerpať pomoc na reštrukturalizáciu.
- (90) V snahe o uvedenie všetkých dôvodov Komisia uvádza, že uvedené opatrenia nemožno kvalifikovať ako pomoc na záchranu. Pravidlo týkajúce sa oprávnenosti pomoci na záchranu je totožné s pravidlom týkajúcim sa pomoci na reštrukturalizáciu. Podľa bodu 7 usmernení o reštrukturalizácii sú nové spoločnosti vylúčené zo spoločností oprávnených čerpať pomoc na záchranu. Preto CMR ako nová spoločnosť, ktorá nie je v ťažkostiach v zmysle usmernení o reštrukturalizácii, nemôže čerpať pomoc tohto druhu.

#### 1.2. Opätovné dosiahnutie životaschopnosti

- (91) Podľa usmernení o reštrukturalizácii musí byť poskytnutie pomoci podriadené realizácii reštrukturalizačného plánu, ktorý by umožnil opätovne dosiahnuť v primeranej lehote dlhodobú životaschopnosť podniku na základe realistických predpokladov týkajúcich sa podmienok budúcej prevádzky spôsobom, ktorý podniku umožní letieť pomocou vlastných krídiel. Tento cieľ treba dosiahnuť hlavne vnútroštátnymi opatreniami, hlavne upustením od činností, ktoré sú štrukturálne deficitné aj po reštrukturalizácii.
- (92) Komisia mala pochybnosti, pretože Francúzsko neopísalo, aké štrukturálne ťažkosti mala reštrukturalizácia odstrániť, ale obmedzilo sa na vyhlásenie, že ťažkosti, ktoré CMR má, vyplývajú hlavne z úpadku CMdR. Práve preto Komisia pochybovala, že CMR pozná také ťažkosti a že podnikový plán je takej povahy, že obnoví jeho životaschopnosť.
- (93) Francúzsko vysvetlilo, že ťažkosti CMR nastali následkom obchodnej politiky Cammell Laird, ktorá sa usilovala preorientovať spoločnosti na opravu lodí v Marseille na transformáciu lodí. Toto preorientovanie sa skončilo stratou tradičnej klientely z odvetvia opravy lodí. Na objasnenie tejto skutočnosti Francúzsko vyhlásilo, že CMdR naďalej vykonávalo činnosti opravy lodí, hoci v obmedzenej miere, a že v dobe, kedy ukončila svoju činnosť, bola jej kniha zákaziek prázdna.
- (94) Komisia z toho vyvodzuje, že problém, na ktorý CMR naráža, je rovnaká situácia, aká nastala na uvedenom trhu opravy lodí a ktorú možno charakterizovať poklesom dopytu a nutnosťou obnoviť dôveryhodnosť tejto činnosti, ktorej politika uplatňovaná bývalým operátorom uškodila.
- (95) Komisia z toho takisto usúdila, že podnikový plán, ktorý Francúzsko oznámilo, by mohol obnoviť životaschopnosť CMR v primeraných lehotách. Je však toho názoru, že najvhodnejším nástrojom vyriešenia tohto druhu problému je pomoc investícií.

## 1.3. Zabrániť neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže

- (96) Komisia ďalej pochybuje o tom, že CMR zabezpečí skutočné a nezvratné zníženie svojej kapacity tak, ako to vyžaduje článok 5 ods. 1 druhý pododsek nariadenia o výstavbe lodí.
- (97) Zníženie kapacity musí byť primerané výške poskytnutej pomoci, uzavreté zariadenia museli byť pravidelne využívané na činnosti výstavby, opravy alebo transformácie lodí až do dátumu oznámenia pomoci a musia byť uzavreté počas najmenej desiatich rokov od dátumu schválenia pomoci Komisiou. Okrem toho sa nebudú brať do úvahy zníženia kapacít, ku ktorým došlo v iných podnikoch toho istého členského štátu, pokiaľ plánované zníženia kapacít podniku, ktorý je príjemcom pomoci, nebudú možné bez toho, aby ohrozili životaschopnosť plánu reštrukturalizácie. Nutný rozsah zníženia kapacity bude určený podľa úrovne skutočnej výroby počas piatich rokov predchádzajúcich reštrukturalizácii.
- (98) Po prvé, čo sa týka argumentu Francúzska, že zníženie kapacity sa uskutoční vďaka zatvoreniu dvoch ďalších lodeníc na opravu lodí v Marseille (Marine Technologie a Travofer), Komisia sa nazdáva, že podľa článku 5 ods. 2 nariadenia o výstavbe lodí netreba brať do úvahy tieto prípady zatvorenia lodeníc, pretože sa týkajú podnikov iných než podnik, ktorý je príjemcom pomoci, s výnimkou prípadu, keď zníženie kapacity bolo nemožné bez ohrozenia životaschopnosti plánu reštrukturalizácie.
- (99) V tomto prípade sú Marine Technologie a Travofer subjektami, ktoré sú právne odlišné od CMR, a ich uzavretie je výsledkom udalosti, ktorá je nezávislá na tejto udalosti, teda úpadku materskej spoločnosti, Cammell Laird. Francúzsko navyše netvrdilo, že zníženie kapacity by ohrozilo životaschopnosť podnikového plánu CMR.
- (100) Práve preto Komisia nemôže pripustiť tento argument ako argument odôvodňujúci zníženie kapacity CMR.
- (101) Po druhé, bolo zmienených niekoľko bodov, ktoré by mohli mať význam pre vyriešenie otázky neoprávneného narušenia hospodárskej súťaže (pozri odôvodnenia 48–51).
- (102) Komisia predovšetkým pripomína, že usmernenia o reštrukturalizácii v zásade oslobodzujú malé a stredné podniky od povinnosti uloženej príjemcom pomoci zmierniť nepriaznivé dôsledky pomoci pre konkurentov, ak nie je stanovené niečo iné v pravidlách o štátnej pomoci v osobitnom odvetví. Také pravidlá existujú v nariadení o výstavbe lodí, ktoré neustanovuje uvedené oslobodenie pre malé a stredné podniky.
- (103) Skutočnosť, že ostatné podniky na opravu lodí v regióne nekonkurujú CMR, nie je rozhodujúca. Nariadenie o výstavbe lodí predpokladá, že pomoc na reštrukturalizáciu poskytovaná v tomto odvetví ovplyvňuje hospodársku súťaž a neumožňuje žiadnu pružnosť podľa konkrétnej situácie na trhu, v rozpore s bodom 36 usmernení o reštrukturalizácii. Prijemca pomoci je povinný prijať opatrenia, ktoré by mu umožnili znížiť jeho kapacity, a to v rozsahu zodpovedajúcom výške poskytnutej pomoci. Tieto prísnejšie pravidlá týkajúce sa výstavby lodí sú odôvodnené nadmernou kapacitou charakterizujúcou odvetvie. Oprava lodí je ako iné citlivé odvetvie podriadené rovnakým, pravidlám a zásadám ako oprava lodí z rovnakých dôvodov nadmernej kapacity.
- (104) Komisia nakoniec uvádza, že čo sa týka počtu zamestnancov CMdR, v roku 1996, keď sa začali ťažkosti, ich bolo 310. V dobe, kedy CMR odkúpila imanie CMdR, bolo zamestnancov 132. K zníženiu počtu zamestnancov došlo teda v CMdR a predchádzalo mu poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu spoločnosti CMR. Nemožno ju teda pokladať za opatrenie zmiernujúce narušenie hospodárskej súťaže.

- (105) Čo sa týka argumentu, že kapacity boli znížené vďaka „odchodom kvôli azbestu“, najčerstvejšie informácie (január 2004) naznačujú, že odchody sa budú týkať 58 osôb v priebehu obdobia rokov 2002–2004. Je však jasné, že tieto osoby budú aspoň sčasti nahradené (30, ako sa uvádza v liste zo 6. marca 2003).
- (106) Všetky tieto údaje neumožnili rozptýliť pochybnosti Komisie o skutočnosti, že CMR uskutočnila skutočné a nezvratné zníženie svojich kapacít primerané výške poskytnutej pomoci. Aj keď však CMR mohla čerpať pomoc ako podnik v ťažkostiach, táto pomoc nie je zlučiteľná s nariadením o výstavbe lodí.

#### 1.4. Obmedzenie pomoci na minimum

- (107) Podľa usmernení o reštrukturalizácii, suma a intenzita pomoci musia byť obmedzené na prísne minimum tak, aby umožnili reštrukturalizáciu podľa finančnej hotovosti podniku. Prijemcovia pomoci musia výraznou mierou prispievať k plánu reštrukturalizácie zo svojich vlastných prostriedkov alebo z vonkajších zdrojov získaných za trhových podmienok.
- (108) Komisia mala pochybnosti, či táto podmienka bola splnená, pretože voľné finančné prostriedky, súkromné alebo verejné, prevyšovali vyhlasovanú potrebu finančných prostriedkov. Francúzsko odpovedalo, že suma verejnej a súkromnej finančnej pomoci, t. j. 5 930 000 EUR, pokryla jednak náklady na reštrukturalizáciu (3 649 494 EUR), a jednak časť potreby prevádzkového kapitálu, ktorá presiahla potreby spojené s reštrukturalizáciou.
- (109) V tejto súvislosti Komisia nadhodila otázku určenia čistého ekvivalentu – subvencie pôžičky poskytnutej spoločnosti CMR. Oznámenie Komisie týkajúce sa metódy odporúčanej sadzby a aktualizácie stanovuje, že odporúčaná sadzba sa môže zvýšiť v prípadoch mimoriadneho rizika. Komisia na základe toho usudzuje, že ak si CMR bola vedomá ťažkostí, ktoré bolo treba riešiť reštrukturalizáciou, čo je argument, ktorý Francúzsko obhajuje a s ktorým Komisia nesúhlasí, v skutočnosti neexistuje žiadne mimoriadne riziko. Žiadny súkromný vypožičiavateľ by CMR neposkytol pôžičku za daných podmienok, to znamená bezúročnú a bez akejkoľvek záruky. Práve preto je celá pôžička finančnou pomocou. Celková suma pomoci by teda bola 3 490 000 EUR.
- (110) Deklarovaná potreba finančných prostriedkov spojených s reštrukturalizáciou je 3 649 494 EUR. Keďže finančná pomoc je 3 490 000 EUR, súkromná finančná spoluúčasť príjemcu na reštrukturalizácii zodpovedá 159 494 EUR. Príspevok príjemcu pomoci nie je teda veľký, na rozdiel od toho, čo požadujú usmernenia o reštrukturalizácii.
- (111) Komisia z toho vyvodzuje, že aj keď bola CMR podnikom v ťažkostiach, ktorý mohol čerpať pomoc na reštrukturalizáciu, kritérium primeranosti nebolo splnené a pomoc nie je teda zlučiteľná s usmerneniami o reštrukturalizácii.

#### 1.5. Usmernenia týkajúce sa reštrukturalizácie z roku 1994

- (112) V rozhodnutí o začatí konania Komisia preskúmala opatrenia z hľadiska usmernení o reštrukturalizácii prijaté v roku 1999. Proti tomuto prístupu Francúzsko nemalo vo svojej odpovedi na uvedené rozhodnutie žiadne námietky. Treba uviesť, že nariadenie o výstavbe lodí odkazuje v článku 5 na usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu podnikov v ťažkostiach z roku 1994<sup>(13)</sup> (ďalej len „usmernenia o reštrukturalizácii z roku 1994“), ktoré boli v roku 1999 nahradené novými usmerneniami o reštrukturalizácii. Komisia sa však nazdáva, že aj keď boli usmernenia o reštrukturalizácii z roku 1994 uplatnené, úvaha vysvetlená ďalej v texte nie je odlišná. Po prvé, nová spoločnosť nemôže byť vzhľadom na svoj charakter podnikom v ťažkostiach. Aj keď sú usmernenia o reštrukturalizácii z roku 1994 menej explicitné, najmä z hľadiska definície podniku v ťažkostiach sú jasne určené na záchranu a reštrukturalizáciu existujúcich podnikov, a nie novo založených podnikov. Po druhé, kritérium obmedzenia pomoci na minimum existovalo už v usmerneniach o reštrukturalizácii z roku 1994<sup>(14)</sup>, a v tomto prípade nie je splnené.

<sup>(13)</sup> Ú. v. ES C 368, 23.12.1994, s. 12.

<sup>(14)</sup> Pozri bod 3.2.2. (iii).

(113) Preto nie je pomoc zlučiteľná s usmerneniami o reštrukturalizácii z roku 1994.

## 2. Regionálna podpora investícií

- (114) Podmienky zlučiteľnosti regionálnych podpor investícií so spoločným trhom sú uvedené v článku 7 nariadenia o výstavbe lodí. Po prvé, opatrenia sa musia týkať regiónu uvedeného v článku 87 ods. 3 písm. a) alebo písm. c) zmluvy. Po druhé, výška pomoci nemôže byť vyššia než maximum stanovené týmto nariadením. Po tretie, musí ísť o opatrenia určené na podporu investícií spočívajúce na zvýšení úrovne alebo modernizácii lodeníc s cieľom zvýšiť produktivitu existujúcich zariadení. Po štvrté, pomoc nemôže byť spojená s finančnou reštrukturalizáciou lodenice. Po piate, pomoc musí byť obmedzená na pomoc oprávnených výdavkov v zmysle usmernení Spoločenstva týkajúcich sa štátnej pomoci na regionálne účely<sup>(15)</sup> (ďalej len „regionálne usmernenia“).
- (115) Región v Marseille je oblasť, ktorá môže čerpať pomoc v zmysle článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy. Podľa nariadenia o výstavbe lodí a v zmysle karty regionálnej pomoci schválenej Komisiou nemôže výška pomoci pre tento región presiahnuť čistých 12,5 %<sup>(16)</sup>.
- (116) Podľa bodu 4.5 regionálnych usmernení sú oprávnené výdavky na pomoc vyjadrené ako jednotná sústava výdavkov zodpovedajúca nasledujúcim položkám investície: pozemok, budovy a vybavenie. Podľa bodu 4.6 uvedených usmernení môžu oprávnené výdavky zahrnúť určité kategórie nehmotných investícií.
- (117) Francúzsko v liste z 29. júna 2004 opísalo investície CMR, na ktoré sa môže vzťahovať regionálna pomoc: skladové zásoby, investície do zariadení a budov. Pretože výdavky na skladové zásoby pokrývajú prevádzkové náklady, nie sú oprávnenými výdavkami, na ktoré by bolo možné čerpať pomoc počiatočných investícií. Komisia opisuje v tabuľke 5 výdavky, ktoré pokladá za oprávnené na čerpanie pomoci na počiatočné investície.

Tabuľka 5

### Výdavky<sup>(17)</sup> oprávnené na čerpanie pomoci regionálnych investícií

Položka	Suma
1. Investície do zariadení, rozdelené na:	420 108
2. prepravné zariadenie/vozidlá	162 500
3. výpočtová technika	35 600
4. rôzne iné vybavenie a zariadenia	222 008
5. Budovy	1 000
SPOLU	421 108

(118) Komisia pripúšťa, že tieto investície prispievajú k realizácii cieľov podnikového plánu CMR, ako sú opísané v odôvodnení 20, a teda k zvýšeniu úrovne a modernizácii lodenice s cieľom zvýšiť jej produktivitu. Tieto investície okrem iného zodpovedajú jednotnej sústave výdavkov: investície do budov (bod 5 tabuľky 5) a investície do zariadení (body 1 až 4 tabuľky 5).

<sup>(15)</sup> Ú. v. ES C 74, 10.3.1998, s. 9. Zmenené a doplnené usmerneniami o štátnej pomoci na regionálne účely (Ú. v. ES C 258, 9.9.2000, s. 5).

<sup>(16)</sup> Čistý ekvivalent subvencie (ESN).

<sup>(17)</sup> Investície realizované v rokoch 2002–2004.



- (119) V dôsledku toho celkové oprávnené výdavky, ktoré môžu byť uhradené z regionálnych podpor investícií, sú 421 108 EUR (401 152 EUR je aktualizovaná hodnota, základom je rok 2002, miera aktualizácie je 5,06 %).
- (120) Maximálna prípustná výška pomoci je čistých 12,5 % (čo v tomto prípade zodpovedá hrubým 18,9 %<sup>(18)</sup>). Prípustná pomoc je následne 75 737 EUR.
- (121) Komisia dospela k záveru, že pomoc v prospech CMR môže byť čiastočne povolená ako podpora počiatočnej investície do výšky 75 737 EUR.

### 3. Pomoc pre vzdelávanie

- (122) Komisia uviedla, že niektoré výdavky, ktoré CMR uvádza vo svojom podnikovom pláne, sa vzťahujú na vzdelávanie. Pomoc sa poskytla po nadobudnutí účinnosti nariadenia Komisie (ES) č. 68/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na pomoc vzdelávaniu<sup>(19)</sup> (ďalej len „nariadenie o pomoci na vzdelávanie“).
- (123) Nariadenie o pomoci na vzdelávanie bolo prijaté Komisiou, oprávnenou na tento účel nariadením Rady (ES) č. 994/98 zo 7. mája 1998 o uplatňovaní článkov 92 a 93 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva na niektoré kategórie horizontálnej štátnej pomoci<sup>(20)</sup>. Nariadením o pomoci na vzdelávanie sa mení ako zákonom, ktorý bol prijatý neskôr, nariadenie o výstavbe lodí, ktoré neustanovuje možnosť poskytnúť pomoc pre vzdelávanie v prospech výstavby lodí. Nariadenie o pomoci na vzdelávanie stanovuje v článku 1, že sa vzťahuje na pomoc na vzdelávanie poskytovanú vo všetkých odvetviach, čo automaticky znamená, že platí aj pre odvetvie výstavby lodí.
- (124) Nariadenie o pomoci pre vzdelávanie ustanovuje, že individuálna pomoc je zlučiteľná so spoločným trhom, ak spĺňa všetky podmienky, ktoré ustanovuje, teda ak nie je vyššie ako maximálna prípustná pomoc a ak hradí oprávnené výdavky podľa článku 4 ods. 7 tohto nariadenia.
- (125) Francúzsko opísalo potreby vzdelávania CMR ako zvláštne vzdelávanie pre 20 zamestnancov ročne v CMR a 50 zamestnancov ročne u subdodávateľov CMR. Komisia uvádza, že článok 2 nariadenia o pomoci na vzdelávanie definuje osobitné vzdelávanie ako vzdelávanie zahrňujúce výučbu, ktorá sa priamo a hlavne vzťahuje na súčasné alebo budúce miesto zamestnanca v podniku, ktorý je príjemcom pomoci, t. j. CMR. Zamestnanci subdodávateľov CMR nevyškolujujú pre úlohy spojené s ich pracovným miestom v CMR, a teda nemôžu byť príjemcami pomoci pre vzdelávanie poskytnutú tejto spoločnosti. Okrem toho Francúzsko neposkytlo Komisii žiadnu záruku, že časť pomoci určená na vzdelávanie subdodávateľov CMR bude v plnom rozsahu postúpená týmto subdodávateľom, pričom CMR je iba prostredníkom tejto pomoci. Z uvedených dôvodov Komisia nemôže túto pomoc pokladať za pomoc nepriamo poskytnutú subdodávateľom CMR. Keďže Francúzsko neodpovedalo na otázku Komisie ohľadne rozdelenia výdavkov na vzdelávanie medzi zamestnancami CMR a zmluvnými partnermi CMR, Komisia určí oprávnené výdavky proporcionálne.
- (126) Celkové náklady na vzdelávanie ohlásené Francúzskom sú 896 000 EUR. Výdavky súvisiace s 20 zamestnancami CMR teda proporcionálne predstavujú 256 000 EUR. Komisia je toho názoru, že na úhradu týchto výdavkov sa môže čerpať pomoc na vzdelávanie.
- (127) Podľa článku 4 nariadenia o pomoci na vzdelávanie nesmie výška pomoci presiahnuť v prípade malých a stredných podnikov nachádzajúcich sa v regiónoch oprávnených čerpať regionálnu pomoc podľa článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy 40 % pre projekty na zvláštne vzdelávanie.

<sup>(18)</sup> Hrubý ekvivalent subvencie (ESB).

<sup>(19)</sup> Ú. v. ES L 10, 13.1.2001, s. 20. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 363/2004 (Ú. v. EÚ L 63, 28.2.2004, s. 20).

<sup>(20)</sup> Ú. v. ES L 142, 14.5.1998, s. 1.

- (128) Z toho vyplýva, že celková suma pomoci na vzdelávanie je 102 400 EUR.
- (129) Komisia dospela k záveru, že CMR nemôže byť sčasti povolená ako pomoc na vzdelávanie do výšky 102 400 EUR.

#### V. ZÁVER

- (130) Komisia dospela k záveru, že Francúzsko protiprávne poskytlo pomoc vo výške 3 490 000 EUR, čím porušilo článok 88 ods. 3 zmluvy. Na základe vyhodnotenia tejto pomoci Komisia dospela k záveru, že táto pomoc je ako pomoc na reštrukturalizáciu nezlučiteľná so spoločným trhom, pretože nespĺňa podmienky ustanovené nariadením o výstavbe lodí a usmernenia o reštrukturalizácii. Komisia je však toho názoru, že táto pomoc je čiastočne zlučiteľná so spoločným trhom ako regionálna podpora investície v zmysle článku 7 nariadenia o výstavbe lodí a ako pomoc na vzdelávanie v zmysle nariadenia o pomoci na vzdelávanie. Suma predstavujúca rozdiel medzi sumou, ktorá už bola vyplatená (3 490 000 EUR) a sumou zlučiteľnou so spoločným trhom (75 737 EUR + 102 400 EUR = 178 137 EUR), teda 3 311 863 EUR, sa musí vrátiť,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

#### Článok 1

Zo sumy pomoci 3 490 000 EUR, ktorú Francúzsko poskytlo spoločnosti Compagnie Marseille Réparation (CMR):

- a) suma 75 737 EUR je zlučiteľná so spoločným trhom ako regionálna podpora investície v zmysle článku 87 ods. 3 písm. e) zmluvy;
- b) suma 102 400 EUR je zlučiteľná so spoločným trhom ako pomoc na vzdelávanie v zmysle článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy;
- c) suma 3 311 863 EUR nie je zlučiteľná so spoločným trhom.

#### Článok 2

1. Francúzsko prijme všetky opatrenia nutné na navrátenie spoločnosťou CMR pomoci uvedenej v článku 1 písm. c), ktorá už bola protiprávne vyplatená. Táto pomoc je 3 311 863 EUR.
2. Navrátenie pomoci sa uskutoční bezodkladne v súlade s postupmi podľa vnútroštátneho práva, ktoré umožnia okamžitý a skutočný výkon tohto rozhodnutia.
3. Sumy, ktoré musia byť navrátené, zahrňujú úroky odo dňa, kedy boli vyplatené CMR, až do dňa ich skutočného navrátenia.
4. Úroky sa vypočítajú podľa ustanovení kapitoly V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004<sup>(21)</sup>. Úroková sadzba sa uplatňuje na zložený základ počas celej doby uvedenej v odseku 3.
5. Francúzsko ukončuje podporné opatrenia a zrušuje všetky dlžné platby s účinnosťou k dátumu tohto rozhodnutia.

<sup>(21)</sup> Ú. v. EÚ C 140, 30.4.2004, s. 1.

*Článok 3*

Francúzsko oznámi Komisii v lehote dvoch mesiacov od dátumu oznámenia tohto rozhodnutia určené opatrenia a opatrenia, ktoré sa už prijali, na účely výkonu tohto rozhodnutia. Francúzsko zašle tieto informácie formou informačného listu uvedeného v prílohe.

*Článok 4*

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 22. septembra 2004

*Za Komisiu*  
Mario MONTI  
*člen Komisie*

---

## PRÍLOHA

## Informačný list týkajúci sa výkonu rozhodnutia ...

## 1. Výpočet sumy na navrátenie

1.1. Vpíšte, prosím, do tejto tabuľky nasledujúce údaje o sumách protiprávnej pomoci vyplatené príjemcovi:

Dátum(-y) <sup>(1)</sup>	Suma pomoci <sup>(2)</sup>	Mena	Totožnosť príjemcu

<sup>(1)</sup> Dátum(-y), ku ktorému (ktorým) bola (boli) pomoc (alebo tranže pomoci) vyplatené príjemcovi (keď opatrenie zahŕňa niekoľko tranží a úhrad, vpíšte údaje osobitne do rôznych riadkov).

<sup>(2)</sup> Suma pomoci vyplatené príjemcovi (v hrubom ekvivalente – subvencie).

Vysvetlivky:

1.2. Podrobne vysvetlite, ako sa vypočítajú úroky zo sumy pomoci, ktorú treba navrátiť.

## 2. Plánované opatrenia a opatrenia, ktoré už boli prijaté na účely navrátenia pomoci:

2.1. Podrobne uveďte, aké opatrenia sa plánujú a aké opatrenia sa už uskutočnili s cieľom dosiahnuť okamžité a skutočné vrátenie pomoci. V prípade potreby uveďte právny základ plánovaných/už prijatých opatrení.

2.2. Uveďte dátum navrátenia celej pomoci.

## 3. Úhrady, ktoré sa už vykonali v rámci navrátenia

3.1. V tabuľke uveďte nasledujúce údaje o sumách pomoci, ktoré už boli navrátené príjemcom:

Dátum(-y) <sup>(1)</sup>	Suma pomoci	Mena	Totožnosť príjemcu

<sup>(1)</sup> Dátum(-y), ku ktorému (ktorým) bola pomoc vrátená.

3.2. K tomuto listu pripojte preukazné doklady o vrátení súm pomoci uvedených v tabuľke v bode 3.1.