

II

(Akti, katerih objava ni obvezna)

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 20. oktobra 2004

o državni pomoči, ki jo delno izvaja Francija v korist podjetja „Sernam“

(notificirano pod dokumentarno številko C(2004) 3953)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno.)

(Besedilo velja za EGP)

(2006/367/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

1. POSTOPEK

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti prvega pododstavka člena 62(2) Sporazuma,

ob upoštevanju smernic Skupnosti za državne pomoči pri reševanju in prestrukturiranju podjetij v težavah ⁽¹⁾,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ⁽²⁾,

po pozivu zainteresiranim strankam k predložitvi pripomb v skladu z navedenimi členi ⁽³⁾ in ob upoštevanju njihovih pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V pismu z dne 23. maja 2001 (št. D/288742) je Komisija Francijo obvestila o svoji odločbi o odobritvi pomoči za prestrukturiranje v korist Sernama (v nadaljevanju „odločba z dne 23. maja 2001“ ali „odločba Sernam 1“).

(2) V pošti z dne 17. junija 2002 (registrirani istega dne pod št. A/60693) so francoski organi predložili prvo letno poročilo o prestrukturiranju Sernama kot tudi novi memorandum o soglasju med SNCF in Geodisom, ki določa, da so bile pomoči, odobrene dne 23. maja 2001, izvedene v različnih pogojih od tistih, na osnovi katerih je Komisija dne 23. maja 2001 sprejela odločitev. V pošti z dne 30. oktobra 2002 (registrirani dne 31. oktobra 2002 pod št. A/69194) je Francija poslala dodatne informacije. V pismu z dne 27. novembra 2002 je Komisija naslovila pošto na Francijo, na katero je slednja odgovorila v pošti z dne 30. januarja 2003 (registrirani dne 31. januarja 2003 pod št. A/12246). Srečanja med francoskimi organi in službami Komisije so bila izvedena 29. avgusta 2002, 25. februarja 2003 in 22. marca 2004. Francoski organi so priskrbeli dodatne informacije, zlasti med srečanjem dne 22. marca 2004 in v pošti z dne 14. aprila 2004.

⁽¹⁾ UL C 288, 9.10.1999, str. 2.

⁽²⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 794/2004 (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

⁽³⁾ UL L 182, 1.8.2003, str. 2.

(3) Komisija je finančno podprla študijo trga pri neodvisnem strokovnjaku, katerega poročilo je bilo predloženo v začetku junija 2004.

- (4) Poleg tega je bila v pošti z dne 8. julija 2002 (registrirani dne 15. julija 2002 pod št. A/62493) Komisiji predložena pritožba (skupno naslovljena s strani več tožnikov; v nadaljevanju „tožniki“) o zadevi Sernam. Srečanja med tožniki in službami Komisije so bila izvedena 3. septembra 2002 in 29. januarja 2003. V pošti z dne 13. decembra 2002 (registrirani dne 17. decembra 2002 pod št. A/72603) so tožniki Komisijo pod grožnjo vložitve pritožbe zaradi nedejavnosti prvič pozvali, da ukrepa, in ta poziv ponovili v pismu z dne 24. aprila 2003 ⁽¹⁾ ter Komisiji poslali dodatno pošto, med drugim z dne 4. februarja 2003 ⁽²⁾, dve pošti z dne 28. februarja 2003, od katerih je bila ena poslana dne 4. marca 2003, ⁽³⁾ in eno pošto z dne 10. marca 2003 ⁽⁴⁾ ter eno pošto z dne 15. septembra 2003 ⁽⁵⁾. Tožniki so v pismih z dne 13. in 18. februarja 2004 ⁽⁶⁾ pod grožnjo vložitve pritožbe zaradi nedejavnosti drugič pozvali Komisijo in v pismih z dne 19. maja ⁽⁷⁾, 10. junija in 9. septembra predložili drugo pošto. Komisija je med drugim odgovorila v poštah z dne 7. februarja 2003 (odgovor na prvi poziv), 25. februarja, 17., 20. in 21. marca ter 8. maja 2003 (odgovor na ponovitev prvega poziva) ter z dne 19. marca 2004 (odgovor na drugi poziv).
- (5) V pismu z dne 30. aprila 2003 je Komisija Francijo obvestila o svoji odločbi o začetku postopka proti tej pomoči (Odločba št. C 32/03), predvidenega v členu 88 (2) Pogodbe ES.
- (6) Odločba Komisije o začetku postopka je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽⁸⁾. Komisija je zainteresirane stranke pozvala, naj o zadevni pomoči predložijo svoje pripombe.
- (7) Komisija je v zvezi s tem prejela pripombe zainteresiranih strank, ki jih je v pismu z dne 26. septembra 2003 posredovala Franciji in ji tako dala priložnost za odziv, v pošti z dne 26. novembra 2003 pa je prejela njene pripombe.

2. OPIS

Povzetek opisa pomoči je predstavljen v nadaljevanju. Za obširnejše podrobnosti se nanaša na odločbo z dne 23. maja 2001 in odločbo o začetku postopka z dne 30.4.2003.

⁽¹⁾ Registriranem dne 25. aprila 2003 pod št. A/18967.
⁽²⁾ Registrirano dne 7. februarja 2003 pod št. GAB. LdP 490.
⁽³⁾ Registrirana dne 5. marca 2003 pod št. A/14685.
⁽⁴⁾ Registrirano dne 11. marca 2003 pod št. GAB Loyola de Palacio 899.
⁽⁵⁾ Registrirano dne 17. septembra 2003 pod št. A/29815.
⁽⁶⁾ Registriranih pri GD Tren dne 26. februarja 2004 pod št. A/14167.
⁽⁷⁾ Registriranih dne 24. maja 2004 pod št. A/21123.
⁽⁸⁾ UL C 182, 1.8.2003, str. 2. Rok za predložitev pripomb zainteresiranih strank se je iztekel dne 1. septembra 2003. Na zahtevo zainteresiranih strank, ki so edine predložile pripombe, je Komisija dodelila dodatni rok do 15. septembra 2003.

2.1 Sernam: struktura podjetja

- (8) Kot je navedeno v odločbi z dne 23. maja 2001 je bil Sernam ustanovljen leta 1970 kot notranja služba SNCF, ki združuje vse dejavnosti prevoza paketov. Leta 1993 je zaradi preureditve nastal „Sernam Domaine“ in njegova podružnica „Sernam Transport SA“. „Sernam Domaine“ je ostal notranja služba SNCF, medtem ko je bil „Sernam Transport SA“ ustanovljen kot podružnica v 100 % lasti SNCF in je zajemal štiriindvajset podružnic ⁽⁹⁾, skozi katere izvaja svoje dejavnosti cestnega prevoza.
- (9) Skupina Sernam Transport SA in njegovih podružnic (v nadaljevanju imenovana „skupina Sernam Transport“), ustanovljena leta 1993, je bila bolj ali manj vedno v finančnem ravnotežju. Z druge strani je od leta 1992 pri dosežkih notranje službe Sernam Domaine prišlo do postopnega poslabšanja, vendar je bil, deloma zaradi močnih socialnih napetosti, ki so težile SNCF, načrt za obnovo lahko izveden šele leta 1996. Kljub nadalje upadajočim rezultatom je SNCF začela razpravo o reševanju Sernam Domaine iz tega položaja.
- (10) Prvega februarja 2000 je bil Sernam Domaine preoblikovan v podružnico v 100 % lasti SNCF, ki je tako ustanovil novo samostojno delniško družbo (v nadaljevanju imenovano „SCS Sernam“) z ločeno pravno osebnostjo. Podružnica združuje zaposlene, premeščene iz nekdanjega Sernam Domaine, in lastniške deleže iz Sernam Transport SA. Zato je podružnica SNCF, Sernam Transport SA, postala podružnica v 100 % lasti SCS Sernama, medtem ko je ostala ločena družba in matično podjetje njenih štiriindvajsetih podružnic.
- (11) Prestrukturiranje, ki je predmet te odločbe, zadeva SCS Sernam (čeprav je bil zaradi memoranduma o soglasju, podpisanega med SNCF in Geodisom dne 21. decembra 2001, preoblikovan v delniško družbo in je 15 % SCS Sernama, ustrezno prodanega Geodisu in Cogipu, znova prevzel SNCF).

2.2 Sernam: dejavnosti podjetja

- (12) Od svoje ustanovitve leta 1970 Sernam v glavnem izvaja svoje dejavnosti prevoza paketov (prevoz na drobno) na trgu zbirnega pošiljanja, ki predvsem vključuje storitve tradicionalne pošte (dostava običajno med štiriindvajsetimi in osemindvajsetimi urami) in hitre pošte (dostave, izvršene v manj kot štiriindvajsetih urah), kot tudi, v manjši meri, na trgu najema prevoznega sredstva (prevoz blaga s celimi tovornjaki iz ene točke v drugo) in logistike (začasno skladiščenje, skladiščenje, priprava naročenega blaga, zbiranje).

⁽⁹⁾ Dne 31. decembra 2000 je šlo za štiriindvajset majhnih podružnic.

(13) Kakor določa odločba Sernam 1, „je lahko zbirno pošiljanje na splošno opredeljeno kot dejavnost, ki jo sestavlja prevzem blaga pri pošiljatelju, zbiranje blaga v pošiljateljski agenciji, odpošiljanje blaga k prejemniškim agencijam in končno dostava do prejemnikov. Dejavnosti zbirnega pošiljanja so potrebne za najustreznejšo uporabo načinov prevoza; podjetje za zbirno pošiljanje zagotavlja prevoz razporejenih paketov, ki prihajajo od različnih špediterjev in so naslovljeni na različne prejemnike. Čeprav zbirno pošiljanje sodi na trg prevoza blaga, vendarle predstavlja svoj trg, zaznamovan tako z velikostjo prevoženih enot (od paketov do več-tonskih svežnjev, kakor z dejstvom, da zagotavlja prevoz paketov, ki prihajajo od različnih špediterjev in naslovljenih na različne prejemnike“.

(14) Pri vseh svojih dejavnostih je Sernam uporabljal predvsem prevoz po cestnih poteh (s tovornjaki). Prevoz paketov po tradicionalni železniški poti je bilo opuščeno z vpeljavo novega načrta prevoza, omenjenega v načrtu prestrukturiranja. Od takrat je Sernam razvil nov koncept železniškega prevoza, imenovanega „Train bloc express“ (v nadaljevanju „TBE“), ki se uporablja v osrednjem delu prevoza tradicionalne in hitre pošte na razdalji več kot 400 km, sem pa sodi tudi prevoz prtljage strank SNCF in prevoz tiska med pariško regijo in jugom Francije.

(15) Leta 2000 je bilo približno 58 % celotnega prometa v vrednosti 552 milijonov evrov, v nadaljevanju „mio EUR“, vezanega na dejavnosti zbirnega pošiljanja v Franciji (predvsem na tradicionalno in hitro pošto ter na nočne dostave). Približno 18 % prometa je bilo vezanega na najem prevoznega sredstva, 10,7 % na logistične dejavnosti, 6,3 % na prevoz tiska in prtljage v imenu SNCF, 4 % na različne dejavnosti, kot je prevoz dobav in 3 % na mednarodne dejavnosti.

(16) Francoske oblasti prav tako navajajo, da „prevoz SERNAM, ki ga neposredno izvaja s TBE, danes predstavlja [...] mio EUR prometa (od [...] mio EUR prometa zbirnega pošiljanja“). Leta 2003 je realen promet Sernama znašal 414 mio EUR in bi se moral v letu 2006 zvišati na 443 mio EUR.

(17) Leta 2003 je dejavnost cestnega prevoza, ki ga zagotavlja Sernam, predstavljala [...] mio EUR prometa. Ta dejavnost je zagotovljena v vrednosti [...] mio EUR neposredno s strani Sernama in v vrednosti [...] mio EUR s strani njegove podružnice, imenovane Sernam Transport Route, v nadaljevanju „STR“. Sernam Groupe uporablja [...] vlačilcev (44 t), [...] polpriklopnikov (24 t), [...] nosilnih prevoznih sredstev (med 3,5 t in 12t) in [...] lahkih vozil (manj kot 3,5 t). Kar zadeva tovornjake in šoferje, Sernam (kot skupina) uporablja [...] tovornjakov in [...] plačanih šoferjev. Od tega izhaja [...] tovornjakov in [...] šoferjev iz STR. [...]

2.3 Zmogljivost trga podjetja Sernam (strokovna študija)

(18) Komisija je finančno podprla študijo pri neodvisnem strokovnjaku (v nadaljevanju „strokovnjak“), ki je imela za cilj opredelitev zmogljivosti tržnih segmentov, v katerih deluje Sernam, ter njegovega položaja na teh trgih ⁽¹⁾.

(19) Po mnenju strokovnjaka je Sernam opisan kot najpomembnejši distributer hitre pošte v Franciji, čeprav je po mnenju strokovnjaka ta ocena odvisna od opredelitve trga. Sernam deluje predvsem na nacionalnem francoskem trgu. Leta 2000 je Sernam obvladoval 7 % trga zbirnega pošiljanja in pošiljanja paketov (po posebnih parametrih (paketi)), Geodis je imel od tega 12 % in La Poste 25 %. V okviru tržnih deležev znotraj francoskega trga zbirnega pošiljanja, La Poste obvladuje 28,1 %, Geodis 15,3 %, Deutsche Post 8,7 %, TNT 7,9 %, Mory 6,4 %, Sernam 5,2 %, tem pa sledi trinajst drugih pomembnih podjetij, ki obvladujejo med 4 in 0,8 % trga.

(20) Glede števila lokacij v Franciji (za zbirno pošiljanje, standardizirane in hitre pakete) strokovnjak navaja Geodis/Calberson z 204 lokacij, TNT s 120 lokacijami, La Poste TAT in Geopost DPD s 85 lokacijami, Sernam s 57 lokacijami, le Groupe Joyeau (ki je trenutno del Schenker) s 53 lokacijami in DPWN z 20 lokacijami.

(21) Po mnenju strokovnjaka deluje Sernam zlasti:

— na področju zbirnega pošiljanja/hitre pošte v Franciji (ki sestoji iz razvrščanja (zbirnega pošiljanja), cestnega in železniškega prevoza paketov ter celo iz več-tonskih sklopov, običajno v manj kot štiriindvajsetih urah),

— na področju zbirnega pošiljanja/tradicionalne pošte v Franciji (ki sestoji iz razvrščanja (zbirnega pošiljanja), cestnega in železniškega prevoza paketov ter celo iz več-tonskih sklopov, običajno v času med štiriindvajsetimi in osemindvajsetimi urami),

— v manjši meri na področju najema prevoznega sredstva, logistike ter priprave naročil in zbiranja kot tudi mednarodne pošte.

⁽¹⁾ Jacobs Consultancy: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, Okvirna pogodba št. TREN/CC/04-2002, Zaporedna št. 2004/001/14 – S07.30053, maj 2004.

* Deli, navedeni v oglasu oklepaju in označeni z zvezdico, se nanašajo na poslovne skrivnosti ali zaupne informacije, ki so bile izbrisane.

- (22) Zbirno pošiljanje/„hitra“ pošta: po mnenju strokovnjaka je v zadnjih dvajsetih letih trg hitrih dostav paketov, običajno v manj kot štirindvajsetih urah, v Evropi doživel velik razvoj in še posebej v Franciji, vendar je hiter vstop prevoznških podjetij na to področje povzročil padec cen. V Franciji gre kljub temu za razlikovanje med mednarodnim trgom hitrih pošilk, ki je v zadnjih petnajstih letih doživel izreden razvoj, in nacionalnim trgom hitrih pošilk, katerega rast je bila precej manj izrazita. V prihodnosti je kljub temu pričakovati določen napredek nacionalnega trga hitrih pošilk, kar je zlasti vezano na splošno gospodarsko poživitev, ki se pričakuje v Franciji. Strokovnjak navaja, da bo razvoj nacionalnega trga hitrih pošilk odvisen predvsem od rasti elektronskega trgovanja. Strokovnjak po drugi strani sklepa, da 74 % najpomembnejših francoskih podjetij že redno uporablja storitve panoge hitre pošte.
- (23) Zbirno pošiljanje/„tradicionalna“ pošta: zbirno pošiljanje/tradicionalna pošta sestoji iz prevoza, običajno po cesti pa tudi po železnici, ter običajno, s pomočjo zbirnega pošiljanja/vmesnega razdeljevanja, iz paketov, lažjih od treh ton, med dvema namembnima krajema in v običajnem roku štiriindvajset do osemindvajset ur.
- (24) Za področja teh trgov v Franciji strokovnjak navaja, da:
- je področje trga za zbirno pošiljanje v zastoju, čeprav je pričakovati določen razvoj trga,
 - bo področje za tradicionalni prevoz paketov (po posebnih parametrih (paketi)) nadalje propadal na enak način kot obseg pošte, ki se na splošno zmanjšuje zaradi njene nadomestitve z elektronsko pošto.
- (25) Strokovnjak glede tega sklepa, da je trg zbirnega pošiljanja/pošte v bistvu v zastoju, čeprav je pričakovati določen razvoj trga, ter da je prevoz paketov (po specifičnih parametrih) v upadu zaradi porasta elektronske pošte.
- (26) Kot je navedeno zgoraj, zbirno pošiljanje predstavlja samostojni trg kljub temu, da je podobno trgu prevoza blaga. Dejanske je za dejavnosti zbirnega pošiljanja značilno tako sortiranje blaga kot njihov obseg (od paketa do večtonskih sklopov), pa tudi dejstvo, da zagotavljajo prevoz teh paketov, ki izhajajo od različnih špediterjev in so naslovljeni na različne prejemnike. Dva vidika zbirnega pošiljanja sta torej na eni strani razvrščanje in na drugi strani prevoz blaga določene velikosti. Čeprav razvrščanje omogoča optimalno uporabo načinov prevoza, ostaja učinkovit prevoz blaga kljub temu poglavitni cilj vsake dejavnosti.
- (27) Po opustitvi svojih tradicionalnih načinov železniškega prevoza Sernam zagotavlja svoje prevoze blaga, zbrane predvsem po cestni poti, s tovornjaki, kljub temu, da je razvil inovativen koncept „Train Bloc Express“ „TBE“, ki bo podrobneje obrazložen v pripombah Francije. Koristno je torej preučiti zmogljivost trgov cestnega in železniškega prevoza.
- (28) Cestni prevoz v Evropi: strokovnjak navaja, da je cestni prevoz – ki je ključni element storitev zbirnega pošiljanja/pošte/prevozov standardiziranih paketov – v vsej Evropi panoga z nizkimi vstopnimi ovirami in zato trpi trajne strukturne presežne zmogljivosti⁽¹⁾, kar je bilo potrjeno v zadnjih petih do šestih letih, ko so cene padle.
- (29) Strokovnjak navaja, da je za ustrezni francoski trg v vsakem primeru na splošno značilna neusmiljena konkurenca ter da obstaja močno nagnjenje k združevanju podjetij.
- (30) „Železniški prevoz“: ugotovljene so tri podskupine:
- Strokovnjak ne pričakuje rasti na področju zbirnega pošiljanja in pošte, prevažane po tradicionalni železniški poti. Konkurenca je huda in obstaja določeno nagnjenje k združevanju podjetij na trgih. Poleg tega so možnosti Sernama za uporabo vlaka za prevoz paketov zmanjšane, ker SNCF ravnokar znižuje število postaj.
 - To velja tako za prevoz s tradicionalnimi vlaki kot tudi za prevoz v tovornih prostorih hitrih vlakov „TGV“ v Franciji.
 - Po mnenju strokovnjaka ima TBE, kot ga je razvil Sernam, določeno možnost za rast, ki ob upoštevanju njegovega trenutno majhnega tržnega deleža kljub temu nima velikega vpliva na celoten trg železniške pošte v Franciji. Hitra železniška pošta, kot je izvedena s pomočjo TBE – z najmanj dvema nujno potrebnima postankoma za raztovarjanje⁽²⁾, kljub temu predstavlja pomanjkljivost.
- ⁽¹⁾ Čeprav naj bi nedavna širitev začasno omilila trenutne razmere. Kljub temu, da naj bi veliko število prevoznških podjetij sklenilo pogodbo s podizvajalci o cestnem odpošiljanju blaga s cenejšimi prevozniki, izhajajočimi iz novih držav članic, bi morali okrepiti konkurenčni pritisk na cene znotraj trga cestnega prevoza.
- ⁽²⁾ Prvi postanek za prenos blaga iz tovornjakov na EEV pri njegovem odhodu in drugi postanek pri prihodu EEV za prenos blaga na tovornjake.

(31) Strokovnjak Komisije se sklicuje predvsem na študijo „Mercer Management Consulting“: Mercer on Travel and Transport, Zvezek X, št. 1, Jesen 2003/Zima 2004, v kateri je navedeno, da je konkurenčni položaj železniškega tovora oslavljen vendar ne brezupen. Železnica ponuja prednosti, ki se lahko izkoristijo, vendar to zahteva ponovno delno obravnavo koncepta železniškega prevoza tovora.

(32) Po mnenju teh strokovnjakov bi lahko bila železniška omrežja s svojimi višjimi stroški najboljše izkoriščena s pomočjo uporabe različnih izdelkov in cen ter z istovrstnim upravljanjem dohodkov (yield management). Kljub temu je potrebno prilagoditi način prodaje, da bi nadomestili določanje cen glede na pogajalske zmožnosti kogarkoli z določanjem cen v skladu z vrednostjo prevoza (value based pricing).

(33) Za to Mercer ocenjuje, da bi podjetje za železniški prevoz moralo standardizirati svoje izdelke in prevozne storitve z določanjem cen v skladu z vrednostjo izdelka/ponujene storitve, da bi jih stranka lažje sprejela. Po mnenju Mercerja bi šlo za:

(a) vzpostavitev modulov izdelkov (na primer glede na čas, ceno ali zanesljivost izdelka ponujenega prevoza);

(b) nato opredelitev vrst ključnih izdelkov za ponudbo (na primer za prevoz s standardnim trajanjem ali hiter prevoz in celo „poceni“ prevoz); ter

(c) izbiro standardiziranih rešitev prevoza za te različne vrste izdelkov.

(34) Vpričo teh strokovnih mnenj je treba skleniti, da ima pošiljanje z običajnimi vlaki presežne zmogljivosti in nima prihodnosti, da je klasično pošiljanje preko vlakov TGV omejeno, in da pošiljanje preko TBE predstavlja določene možnosti rasti znotraj nacionalnega francoskega trga, vendar pa to področje trenutno ni zelo razvito.

2.4 SNCF – pregled

(35) Potem, ko je bil SNCF leta 1938 ustanovljen kot delniška družba, je s 1. januarjem 1983 postal javno industrijsko trgovsko podjetje (v nadaljevanju „JITP“) ⁽¹⁾. Po spremembi, ki jo je prinesel zakon z dne 13. januarja

1997 o ustanovitvi javnega podjetja „Železniško omrežje Francije“ (v nadaljevanju „ŽOF“), je cilj ⁽²⁾ SNCF (JITP):

— izkoriščati storitve železniškega prevoza na nacionalnem železniškem omrežju po načelih javne službe in

— po istih načelih zagotoviti naloge upravljanja infrastrukture s pooblastilom, ki mu ga je zaupal ŽOF v obliki konvencije.

(36) SNCF ima podporo v upravnem svetu, ki sestoji iz osemnajstih članov, od katerih je (i) sedem predstavnikov države, (ii) pet članov, izbranih glede na svoje pristojnosti in imenovanih z odlokom, od katerih je vsaj eden predstavnik uporabnikov, in (iii) šest članov, od katerih je eden predstavnik uslužbencev, ki so jih izvolili zaposleni v podjetju in njegovih podružnicah. Predsednik upravnega sveta je imenovan na predlog slednjega z odlokom Sveta ministrov ⁽³⁾.

(37) Kar zadeva razvoj zbirnega pošiljanja in hitre pošte, pravažane po železnici (koncept razvoja TBE), francoski organi poleg tega navajajo, da „SERNAM nima monopola nad TBE, v kolikor lahko vsak operater zahteva enakovredno storitev pri Fret SNCF. Vendar do sedaj še ni noben tekmelec SERNAM-a izrazil izrecne zahteve pri Fret SNCF. Fret SNCF poleg tega potrjuje, da je pripravljen priskrbeti enakovredno storitev pod enakimi pogoji vsakemu operaterju, ki bi za njo vložil zahtevo. SERNAM je s svoje strani odgovoril v prid zahtevam operaterja za tehnično sodelovanje s TBE, ki je s tem želel izmeriti primernost in učinkovitost.“

2.5 Odločba Komisije z dne 23. maja 2001 „Sernam“ – pregled

(38) V pismu z dne 23. maja 2001 (št. D/288742, spis št. NN 122/00 (prej N 140/00) – Francija) je Komisija Francijo obvestila o svoji odločbi, po kateri logistično sodelovanje po 1. februarju 2000 (najem območij in vagonov) med SNCF in SCS Sernamom ne predstavlja državne pomoči, medtem ko ukrepi trgovske pomoči in obnova SCS Sernama, ki jih je vzpostavil SNCF in pred njihovo izvedbo med začetkom leta 2001 in koncem 2004, predstavljajo državno pomoč, združljivo s Pogodbo ES.

⁽¹⁾ Urejata ju člena 18 do 26 zakona o usmerjanju notranjih prevozov z dne 30. decembra 1982 (ZUNP). JITP ne more iti v stečaj, niti biti predmet zaplembe.

⁽²⁾ Informacija, povzeta s spletne strani SNCF: <http://www.sncf.com>.

(39) Komisija je odobrila celotni znesek pomoči v vrednosti 503 mio EUR ⁽¹⁾, od katerih je 448 mio EUR pomoči za prestrukturiranje in 55 mio EUR v okviru pogodb o prtljagi, tisku in dobavi med SNCF in Sernamom. Ta odobritev je temeljila na določenem številu osnovnih pogojev, ki so del zadeve v preiskavi.

(40) Ta pomoč je bila odobrena predvsem pod osnovnim pogojem privatizacije Sernama. Dejansko je morala družba Geodis ⁽²⁾, občepravna družba za prevoz in logistiko, ki kotira na drugem trgu Pariške borze, prevzeti Sernam v vrednosti 60 % njegovega kapitala. 56,6 % njegovega kapitala pripada zasebnim vlagateljem (dva najpomembnejša delničarja sta Société Générale preko skupine Salvépar, ki ima v lasti 26,6 % kapitala in 29,7 % volilnih pravic, ter AGF-VIE, ki ima v lasti 8,4 % kapitala in 9,5 % volilnih pravic). 43,3 % kapitala in 48,6 % volilnih pravic pripada SNCF.

(41) Geodis bi tako moral postati popolnoma in neomejeno odgovoren ⁽³⁾ za dolgove SCS Sernama in pokrivati dodatne stroške prestrukturiranja Sernama v vrednosti 67 mio EUR. Sernam se je po svoji strani zavzemal za zniževanje števila svojih obratovalnih lokacij iz 107 na 72 v obdobju od leta 1999 do 2004, zniževanje svojega prometa za 18 %, zmanjševanje svojega osebja in izvrševanje prestrukturiranja z zgoraj omenjenim proračunom ter v dodeljenem času, to je pred začetkom leta 2004.

2.6 Začetek postopka – pregled

(42) Zaradi prvega letnega poročila in zgoraj omenjene pritožbe je Komisija ugotovila, da je bilo vplačilo enega dela pomoči izvedeno kljub temu, da se določeno število osnovnih elementov odločbe Sernam 1 ni upoštevalo. V tem smislu je Komisija ugotovila prekomerno uporabo pomoči in izrazila dvome, zlasti glede naslednjih točk:

⁽¹⁾ Ta znesek je zajemal 448 mio EUR (2938 milijonov francoskih frankov, mio FF) pomoči za prestrukturiranje in približno 7 mio EUR prispevka začetnega kapitala, vplačanega dne 1. februarja 2000 s strani SNCF ob prenosu njegovih dejavnosti lastniškega kapitala, primerne za njegovo novo podružnico v 100 % lasti, Sernam SCS (podrobnosti v tabeli št. 3), in 34 mio EUR skupaj z 21 mio EUR (222 mio FF skupaj z 140 mio FF) v okviru pogodb o prtljagi, tisku in dobavah; odobreni celotni znesek se je torej zvišal na 503 mio EUR (3 300 mio FF). Za obširnejše podrobnosti se nanaša na odločbo Sernam 1 in na začetek postopka št. C 32/03. (Številke v eurih in pretvorba v francoske franke so v besedilu te odločbe zaokroženi približno na milijon.)

⁽²⁾ Za pregled, Geodis je moral pridobiti 60 % Sernama za simbolični znesek 1 EUR (glej točko 51 odločbe Sernam 1).

⁽³⁾ Brez omejitve odgovornosti v samostojni delniški družbi.

— sprememba statusa SCS Sernam v delniško družbo skupaj z namenom omejitve njegovega prispevka v odgovornosti Geodisa za dolgove Sernama,

— zmanjšanje deleža v lastniškem kapitalu na 15-odstotni delež Sernama s strani Geodisa (ki je bil prav tako v težavah) in ki je sprva moral prevzeti 60-odstotni delež,

— prevzem dodatnega 15-odstotnega deleža Sernama s strani drugega podjetja, Compagnie générale d'investissement et de participation „COGIP“. COGIP je v 34 % lasti Geodisa in v 66 % lasti Sofivirja ⁽⁴⁾,

— enoletno podaljšanje trajanja prestrukturiranja,

— povečanje priliva javnih sredstev za 41 mio EUR, kar ustreza čistemu povečanju finančnih potreb za prestrukturiranje Sernama, ki so posledica zamude prvotnega načrta ⁽⁵⁾,

— predvidena odsotnost zasebnega priliva sredstev s strani Geodisa v vrednosti 67 mio EUR, zasebni doprinos, ki je moral biti zmanjšan sorazmerno z intenzivnostjo pomoči,

— odsotnost zadostnih nadomestil, doprinesenih k spremembi prvotnega načrta prestrukturiranja,

— vrnitev k sposobnosti preživetja SERNAM v realnem roku,

— preprečevanje neprimerne izkrivljanja konkurence,

— upoštevanje načela enotne pomoči, in

— omejitev pomoči na strogi nujno potrebni minimum,

— uporaba pomoči za prestrukturiranje v skladu z odločbo Sernam 1,

— združljivost s pogodbo vseh kvalificiranih pomoči ali ponovno kvalificiranih z novostmi in/ali neprimerno vplačanih pomoči,

Zaradi teh dvomov je potrebna nova analiza načrta za prestrukturiranje Sernama.

⁽⁴⁾ Sofivir je v lasti fizičnih oseb delničarjev in Crédit agricole.

⁽⁵⁾ Za podrobnosti o porazdeljevanju tega zneska se nanašajte na začetek postopka št. C 32/03.

(43) Komisija je z začetkom postopka št. C 32/03 opozorila, da bi bilo potrebno preveriti, da so elementi, katerih razvoj je veljal za skladnega z odločbo Sernam 1 v odločbi o začetku postopka, pravilno zaključeni (zlasti za učinkovito zbiranje ponudb za zadevna naročila z dne 31. januarja 2003 ⁽¹⁾) – gre za pogodbe, sklenjene med SNCF in SCS Sernamom o prevozu prtljage strank, prevozu tiska in o prevozu dobav SNCF) in prav tako opozorila, da je zaradi teh dvomov potrebna nova analiza zadeve na osnovi celotnega uresničenege načrta prestrukturiranja, ki odraža nove razmere.

2.7 Nadaljnji potek dogodkov

(44) Zaradi začetka postopka s strani Komisije in skladno s klavzulami o zapadlosti, ki jih vsebuje sporazum med SNCF in Geodisom na eni strani ter COGIP na drugi strani v primeru začetka postopka in pritožbe pred Sodiščem Evropskih skupnosti ⁽²⁾, je moral SNCF zopet prevzeti 15 % delež Sernama, ki sta ga ustrezno pridobila Geodis in COGIP.

(45) Glede na zadnje podatke, ki jih je priskrbel Francija, znaša znesek pomoči, ki ga je Francoska republika namenila Sernamu od vzpostavitve podružnice dalje, 489,1 mio EUR. Ta znesek se deli na 6,7 mio EUR začetnega kapitala, 419,6 mio EUR kapitalskih transakcij, 33,5 mio EUR delničarskega posojila in 29,3 mio EUR, ki ustreza dodatnim stroškom železničarjev ⁽³⁾. Ta celota ustreza znesku v vrednosti 448 mio EUR za pomoč prestrukturiranja načrta, ki ga je odobrila Komisija maja 2001, povečanega za 41 mio EUR zaradi upoštevanja novih okoliščin, ki so nastopile po odločbi Komisije (v zameno za dodatna prizadevanja zlasti v okviru zapiranja lokacij).

(46) Drugi poteki dogodkov, ki jih je napovedala Francija v glavnem med predstavitvijo svojih pripomb v zvezi z začetkom postopka, kot je uresničitev načrta prestrukturiranja Sernama, so povzeta v nadaljevanju v oddelku, ki zadeva pripombe Francije.

(47) Poleg tega so francoski organi [...] [...] sporočili svojo odločitev o prodaji Sernama. Pogoji tovrstne prodaje so:

— pregleden in nediskriminacijski postopek,

— iskanje evropskega kupca in

— prodaja po tržni ceni.

(48) V ta namen so se sklicevali na banko, ki je zadolžena za določitev možnih kupcev na evropski ravni. Po podatkih francoskih organov bi moral biti zadnji datum te prodaje [...].

(49) Komisija se je tako seznanila z namero francoskih organov, da prodajo celotno družbo Sernam (vključno s sredstvi in obveznostmi).

3. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANK

(50) Skupne pripombe več tretjih strank, ki želijo ostati anonimne, so povzete v nadaljevanju. Na podlagi okoliščin te zadeve in predvsem sklepov, ki jih je navedla Komisija ob začetku postopka, te tretje stranke predložijo naslednje pripombe:

(51) Odobritev načrta prestrukturiranja je bila odvisna od prodaje večine deležev, ki jih ima SNCF v kapitalu Sernama, zasebnemu vlagatelju, ki se je zavezal k stroškom prestrukturiranja doprinesiti „lasten“ prispevek v znesku 20 % vrednosti;

(52) Sernam bi za to pomoč pri prestrukturiranju moral priskrbeti zadostno odškodnino v obliki znižanja svojega prometa (vsaj za 18 %) in svojih tržnih deležev, da bi se izognil vsakršnemu neupravičenemu izkrivljanju konkurence. Tožniki v tem pogledu opažajo, da Komisija v četrti alineji točke 75 svojega povzetka navaja, da: „Čeprav je Francija predlagala zapiranje [...] ⁽⁴⁾ dodatnih lokacij Sernama, na eni strani ni jasno, ali naj bi bilo to nadomestilo zadostno in na drugi, ali naj bi bilo sprejemljivo ob upoštevanju novih okoliščin zadeve, kakor je opisano zgoraj“. Tožniki ocenjujejo, da zapiranje dodatnih lokacij v nobenem primeru ne predstavlja zadostnega nadomestila zaradi znatnega povečanja (najmanj 108 milijonov eurov (67 + 41 mio EUR)) zneska pomoči za prestrukturiranje, zaprosene za Sernam in vsaj enoletnega podaljšanja obdobja prestrukturiranja;

⁽¹⁾ V skladu z Direktivo Sveta 93/38/EGS z dne 14. junija 1993 o usklajevanju postopkov naročanja naročnikov v vodnem, energetskem, transportnem in telekomunikacijskem sektorju (UL L 199, 9.8.1993, str. 84), kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/4/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 101, 1.4.1998, str. 1). Direktiva 93/38/EGS je bila nadomeščena z Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 134, 30.4.2004, str. 1).

⁽²⁾ V svoji odločbi o začetku postopka je Komisija te klavzule o zapadlosti obravnavala kot nasprotno pravu Skupnosti.

⁽³⁾ Nadomestilo, ki jo je SNCF plačal Sernamu za dodatne stroške zaradi zaposlenih železničarjev Sernama.

⁽⁴⁾ Zaupna neobjavljena informacija.

- (53) Znesek pomoči, odobren leta 2001, ne bi smel presežati minimuma, potrebnega za vzpostavitev sposobnosti preživetja Sernama. Komisija bi morala še posebej ukrepati tako, da odtlej Sernam ne bi razpolagal s sredstvi, ki bi mu, kot velja sedaj, še naprej dopuščala izvajati cene, nižje od tržne ravni in „odpuščati“ osebje, do česar je prišlo pri njegovih tekmecih (glej odstavke 96 povzetka Komisije);
- (54) Tožniki ocenjujejo, da Sernam ne bi smel ponovno začeti prestrukturiranja, še naprej imeti dostopa do pomoči ter izkrivljati konkurence samo zaradi neupoštevanja (prav tako kot SNCF) pogojev, določenih v odločbi z dne 23. maja 2001.
- (55) Komisija bi morala zavrniti vsak nov načrt investiranja in razvoja, ki ga predložijo Sernam/SNCF in Francija, ob upoštevanju, da Sernam/SNCF in Geodis namenoma kršijo predpise načrta prestrukturiranja, ki ga je odobrila Komisija, ter da so ti subjekti soglašali, da ne bodo sodelovali pri nobeni preiskavi Komisije o tem začetnem načrtu prestrukturiranja na podlagi odločnih klavzul memorandumov o soglasju, ki sta ga podpisala SNCF in Geodis.
- (56) Komisija mora na osnovi načela skupne pomoči paziti na to, da Sernam ni pooblaščen za prejem dodatne pomoči. Ob upoštevanju, da ukrepi, ki jih je sprejel SNCF za privatizacijo Sernama in uporabo odobrenega načrta prestrukturiranja, niso zadostovali za vzpostavitev sposobnosti preživetja Sernama v predpisanih rokih, bi morala Komisija sprejeti nujne ukrepe, da bi bil Sernam likvidiran in ne bi več imel dostopa do novih državnih pomoči.
- (57) V pismu z dne 19. maja 2004, registriranim dne 24. maja 2004, so omenjene tretje stranke poslale dodatne informacije, po katerih se je v zadnjih dvanajstih mesecih pred marcem 2004 zapiranje podjetij v sektorju prevozov v Franciji povečalo za 21,37 % (vir Insee). Po mnenju tretjih strank so resne finančne težave v Franciji posledica „slabih razmer, toda prav tako strukturnih vzrokov. Prevozna podjetja so zaradi pomanjkanja lastnih denarnih sredstev in likvidnega kapitala ostala brez manevrirnega prostora. Tako takoj, ko izgubijo pogodbo ali ko ena izmed njihovih strank preide v stečaj, ne morejo več resnično konkurirati. Ker so njihova jamstva pogosto nezadostna, prevozniki težje zaupajo bankirjem, špediterjem ali tudi njihovih dobaviteljev.“
- (58) Poleg tega tretje stranke navajajo več primerov strank podjetja „X“⁽¹⁾, ki jim je Sernam še nedavno predložil

ponudbe cen, od 10 % do 30 % nižje od cen, ki jih nudi podjetje „X“:

Stranke podjetja „X“	Znižanje cene, ki jo je ponudil Sernam, v primerjavi s ceno podjetja „X“	Regija
Stranka 1	–30 %	Amiens
Stranka 2	–15 %	Paris
Stranka 3	–10 %	Paris
Stranka 4	–20 %	Paris
Stranka 5	–20 %	Paris
Stranka 6	–20 %	Paris

- (59) Poleg tega omenjene tretje stranke navajajo, da je Sernam sistematično privabljal osebje iz podjetja „X“⁽²⁾ s ponudbo 30 % dodatka na plače, ki jih je izplačalo podjetje „X“.
- (60) Tretje stranke iz tega sklepajo, da Sernam skuša uporabiti pomoči, ki jih prejema, da bi v škodo svojih tekmecev dosegel konkurenčno prednost na trgu. Zahtevajo negativno odločitev in takojšnjo vračilo pomoči, ki je že bila dodeljena Sernamu. Poleg tega zahtevajo, da se morebitna prodaja Sernama izvaja pod enakimi pogoji kot tisti, ki so bili leta 2001 predpisani za Geodis, ter da se odvija z uporabo primerne razpisa.

4. PRIPOMBE FRANCIJE

- (61) V poštah z dne 19. junija 2003, 26. novembra 2003 in 14. aprila 2004 je Francija kot odgovor na začetek postopka s strani Komisije, na pripombe tretjih oseb in po izvršenih delovnih sestankih predložila svoje pripombe.

POVZETEK PRIPOMB FRANCIJE

- (62) Francoski organi, menijo, da so podali vse elemente odgovora na dvome, ki jih je izrazila Komisija:

— znatno zniževanje prometa Sernama se je lepo in dobro izvršilo,

⁽¹⁾ Deluje na istem konkurenčnem področju kot Sernam.

⁽²⁾ Predvsem v pariški regiji.

- SNCF ne bo zamenjal Geodisa pri kritju potrebe po obratovalnih sredstvih Sernama. Ta potreba po financiranju, ki je bila leta 2001 ocenjena na 67 mio EUR, danes ne znaša več kot 7,8 mio EUR in se bo financirala preko tekočih bančnih kreditnih linij,
 - prodajne cene tako za pošto kot tudi za zbirno pošiljanje so se med leti 2000, 2001 in 2002 v resnici povečale,
 - naročila za tisk, prtljago in dostave, katerih zneski so ostali nespremenjeni, so v resnici ostali odprti za konkurenco,
 - SERNAM je v resnici pridobil svoje potrdilo o kakovosti; v tem primeru gre za oznako CLIQ,
 - preoblikovanje Sernama v smeri hitre pošte se je v resnici izvršilo. Poleg tega je to eden izmed ključnih elementov za uspeh načrta obnove Sernama,
 - razvoj TBE je prav tako eden izmed poglavitnih elementov razvoja Sernama.
- (63) Poleg tega, kot priznava Komisija v svoji odločbi za začetek postopka, so bili upoštevani tudi drugi elementi načrta:
- zapiranje lokacij se je začelo in se nadaljuje po odločbi Sernam 1,
 - 4/5 osebja se je nadoknadilo v dveh letih zaradi vračanja železničarjev k SNCF, kar je omogočilo vzpostavitev novega sistema notranje komunikacije, ki je usmerjena na samo področje in povečuje vrednost lokalnih pobud za razvoj nove kulture, usmerjene k rezultatom,
 - preureditev proizvodnih lokacij je v teku,
 - vzpostavitev izobraževanja za zaposlene se je izvedla,
 - vzpostavitev novega načrta za prevoz je bila dosežena,
 - hiter prehod informacijskih sistemov v sisteme Geodisa je bil prav tako izvršen.
- (64) V razmerah in glede na rok, predviden v memorandumu o soglasju, ki sta ga 21. aprila 2000 podpisala SNCF in Geodis, ni bilo mogoče izvršiti le podpore skupine Geodis Sernamu.
- začetka postopka s strani Komisije, ki je pri tem predstavljal razveljavitveni pogoj. Zato je SNCF zopet prevzel 15 % delež Sernama, ki sta ga ustrezno pridobila Geodis in COGIP.
- (66) Kar zadeva razveljavitvene klavzule, podpisane med SNCF in Geodisom ter SNCF in COGIP, francoski organi menijo, da le-te ob upoštevanju tveganja vlagatelja niso bile niti pretirane niti v nasprotju s pravom Skupnosti. Ker odločitev Komisije ni nastopila 31. decembra 2000 (datum, vezan na razveljavitvene klavzule), je Geodis privolil v podaljšanje memorandumu o soglasju z dne 21. aprila 2000 do 30. junija 2001 (ta memorandum je vključeval odložno klavzulo, vezano na sprejetje dokončne odločbe o združljivosti pred 31. decembrom 2000 s strani Komisije). Medtem je dne 23. maja 2001 prišlo do odločbe Sernam 1. Vendar bi po mnenju francoskih organov postala dokončna šele 14. septembra 2001, dva meseca po njeni objavi. V tem trenutku je protokol postal neveljaven, SNCF pa je bila prisiljena v ponovno pogajanje o novem memorandumu z Geodisom. Omenjeno je, da čeprav je SNCF prvi delničar Geodisa s 45 % njegovega družbenega kapitala, v njem nima nadzora in se poleg tega ne more udeležiti glasovanja o odločitvah Geodisa v zvezi s Sernamom. SNCF torej ni imel nikakršne moči, ki bi ji dopuščala, da Geodis prisili k uporabi zapadlega memorandumu, kljub temu, da se je odločba začela uporabljati z uradnim obvestilom državi članici. Po drugi strani je SNCF za uporabo načrta prestrukturiranja naredil vse, kar je bilo v njegovi moči.
- (67) Francoski organi iz tega sklepajo, da se zapadlosti prvega memorandumu (zaradi odsotnosti dokončne odločbe v zvezi z Geodisom pred 30. junijem 2001), trajanja pogajanj o drugem memorandumu in sprememb, ki jih je uveljavil Geodis v zvezi s prvim memorandumom (zaradi svojih finančnih težav), ne sme pripisovati niti Sernamu niti SNCF niti francoskim organom.
- (68) Vendar po mnenju francoskih organov zapadlost teh sporazumov ni ovirala nadaljnega razvoja sinergij med Geodisom, COGIP in Sernamom. [...]

4.2 Roki za izvajanje načrta

PODROBNEJŠE PRIPOMBE FRANCIJE

4.1 Zapadlost sporazumov med SNCF ter Geodisom in COGIP

- (65) Francoski organi navajajo, da so memorandumi, sklenjeni med Geodisom in COGIP, postali neveljavni zaradi

- (69) Francoski organi navajajo, da čeprav so se sanacijski ukrepi izvajali od leta 2000, je lahko začel načrta za prestrukturiranje zares uporabljati šele 1. januarja ob prihodu g. Charles Henri Brousseaua na položaj generalnega direktorja in g. Jean Michel Tremeleta na položaj finančnega direktorja Sernama, to je s šestmesečno zamudo.

4.3 Povečanje pomoči za 41 mio EUR

(70) Francija navaja, da ta potreba po financiranju ustreza predvsem financiranju izgub, registriranih v obdobju, potrebnem za pogajanje, in zaradi prilagoditve načrta novim okoliščinam. Te nove okoliščine izhajajo iz sprememb, ki so nastopile tako pri Geodisu, kot v splošnem gospodarskem okolju v obdobju preiskave zadeve s strani Komisije po odločbi Sernam 1.

(a) Učinek postopnega slabljenja kakovosti železniške storitve ([...] mio EUR): Zaradi petnajstdnevne stavke spomladi 2001 je moral SNCF sprejeti prepoved uporabe načrta železniškega prevoza okoli osrednje točke Villeneuve St-Georges. Za omejitev izgube strank je Sernam moral brez vsakega odlašanja nadomestiti načrt cestnega prevoza, ki v nujnih primerih ni mogel biti najustrezneje uporabljen in se ni bilo moč pogajati za cene v ugodnih razmerah. Sernam je zaradi izrednih sporov, s katerimi se je moral soočiti, zato utrpel škodo, ki jo lahko ocenimo na [...] mio EUR v letu 2001, vključno z izgubami prometa v višini [...] mio EUR in stroški v višini [...] mio EUR.

(b) Nepredvidljiv odmik izvajanja načrta obnove ([...] mio EUR): Temu postopnemu slabljenju železniške storitve so bile dodane izgube izkoriščanja, ki ustrezajo sedemmesečni negotovosti (od junija do decembra 2001), vezane na težavna pogajanja z Geodisom. Zaradi neveljavnosti sporazumov, zapadlih konec leta 2000, med SNCF in Geodisom, se je bila SNCF konec leta 2001 (dne 21. decembra 2001) prisiljena ponovno pogajati o novem memorandumu o soglasju z Geodisom, drugi zainteresirani kupci pa so se med razpisom usmerili k drugim naložbam. Te razprave so bile toliko bolj težavne, ker se je v letu 2001 položaj Geodisa poslabšal. Rok za podpis novih sporazumov je toliko bolj podaljšal obdobje težkih izgub zaradi zamude pri izvedbi načrta obnove, ki se je lahko pričela šele 1. januarja 2002. Dodatne nakopičene izgube znašajo približno [...] mio EUR.

(c) Dodatni stroški zapiranja poslovalnic ([...] mio EUR) in celotno varčevanje z dodatnimi stroški, vezanimi na železničarje ([...] mio EUR): Prekoračenje financiranja za načrt prestrukturiranja ([...] mio EUR) se v glavnem izraža z višjimi stroški, kot so bili predvideni za zapiranje poslovalnic (odpuščanja, togost socialne zakonodaje itd.). V celoti je bil nadomeščen z manjšimi dodatnimi stroški v okviru osebja s statusom železničarjev ([...] mio EUR). Zahteve za vrnitev zastopnikov stalnega osebja k SNCF so bile močnejše in hitrejšje od predvidenega, geografske zahteve, ki so jih izrazili ti zastopniki, pa so zavirale njihovo ponovno razvrstitev in so prispevale

k motenemu delovanju poslovalnic in k preobremenjenosti s stroški, vezanimi na te vrnitve, glede na stroške, ki se nanašajo na veljaven socialni načrt. Začetni načrt je predvideval vzdrževanje [...] zastopnikov stalnega osebja (železničarjev). Dejansko je le [...] železničarjev ostalo v Sernamu, to je varčevanje z dodatnimi pričakovanimi stroški, ocenjeno na [...] mio EUR. Ker so bila vzporedno s tem vrnitve k SNCF hitrejšje (skoraj [...] samo v mesecu novembru 2000 in skoraj [...] v štirih mesecih leta 2001) in številčnejše od predvidenih, je moral Sernam leta 2001 z zasebno pogodbo takoj najeti neizobraženo in precej številčnejše osebje kot je bilo predvideno. Končno, preseženo število zaposlenih se je postopoma zmanjšalo, s čimer so nastali stroški dodatnega odpuščanja, ki niso bili predvideni v začetnem načrtu.

(d) Delničarsko posojilo ([...] mio EUR): V skladu z memorandumom o soglasju, podpisanim z Geodisom dne 21. decembra 2001, je bil znesek delničarskega posojila, ki ga je dejansko vplačal SNCF, zmanjšan za znesek že izvršenih naložb in kritih v okviru proračunov za leti 2001 in 2002. Zaradi tega je bil znesek vplačanega posojila znižan za [...] mio EUR.

4.4 67 mio EUR, pričakovanih od Geodisa (glede na odločbo z dne 23. maja 2001)

(71) Po mnenju francoskih organov bi moral biti celotni strošek prestrukturiranja, pridržan ob odločbi Sernam 1, v vrednosti 515 mio EUR financiran v vrednosti 448 mio EUR s strani SNCF in v vrednosti 67 mio EUR s strani Geodisa. Znesek, zvišan za 61 mio EUR zaradi potrebe obratovalnega kapitala (v nadaljevanju „POK“), je posledica nereda ob koncu leta 2000, povezanega z množičnim vračanjem železničarjev (več kot 1600 vrnitev v proračunskem letu 2000). Francija navaja, da je ta vsota predstavljala znesek kredita obratovanja, ki ga je Geodis odobril v korist Sernama (financiranje POK). Dejansko je ta motnja povzročila zamude in incidente v prevozu blaga in tako ustvarila številne spore ter znatno podaljšanje kredita kupca. Konec leta 2000 je srednji rok za izterjanje terjatev presegel štiri mesece. Francoski organi navajajo, da se je v prvi polovici leta 2002 proračun POK znižal na [...] mio EUR, ocenjen na osnovi približno tridesetdnevnega srednjeročnega kredita prometa in financiran preko tekočih bančnih kreditnih linij. Po mnenju Francije torej ukrepi, ki jih je sprejel Sernam za znižanje potrebe obratovalnega kapitala, dopuščajo potrditev, da sprva predvidenih [...] mio EUR, katerih financiranje je moral zagotoviti Geodis, ni več potrebnih.

4.5 Cene, ki jih uporablja Sernam

(72) Francoski organi navajajo, da je Sernam od leta 1995 izvajal novo tarifno strategijo z dviganjem cen, ki namerava obnoviti donosnost njegove dejavnosti s ponovno oceno izkupička hitrega in poštne pošiljanja. Ta politika se zrcali v konkretnih rezultatih, kot je navedeno spodaj:

(73) Hitra pošta: za postavitev primerjave med položajem Sernama in trgom je Sernam za kazalnik pridržal ceno na kilogram. Dejansko je srednja masa pošiljke Sernama večja od srednje mase pošiljke na trgu ([...] kg proti 29 kg konec junija 2003). Cena na kilogram pošiljke torej postopno pada s težo (večja kot je teža pošiljke, nižja je njena cena na kilogram). Za primerjavo podatkov se je Sernam zavzel za primerjavo cen na kilogram pošiljk, katerih teža znaša med 25 kg in 35 kg, to pomeni srednja teža pošiljk, opažena na trgu hitrih pošiljk.

2. četrtnje 2003 Hitra pošta	Sernam (skupaj)	Sernam 25 do 35 kg	Trg (ista teža)
Cena/kg v EUR	[...]	[...]	1,07
Teža pri pošiljanju v kg	[...]	[...]	29,00

(74) Za pošiljke Sernama v delu srednje mase na trgu znaša torej cena Sernama 1,27 EUR/kg, za srednjo ceno na trgu znaša [...] EUR/kg. V tem delu srednje mase bi torej morala biti cena, ki jo uporablja Sernam, višja od cene na trgu.

(75) Francoski organi poleg tega navajajo, da znaša dviganje cen Sernama [...] točk v prvem trimesečju leta 2003, glede na prvo trimesečje leta 2001, zaradi napredovanja trga za 13 točk. Istočasno so se znatno povečale mase pošiljk Sernama (napredek za [...] točk), glede na trg (padec za 7 točk). V kolikor cena na kilogram postopno pada s težo, če se srednja masa pošiljke opazno veča, medtem ko cena trga pada, je mogoče pričakovati, da bo vrednost kazalnika cena/kg Sernama občutno padla. Kazalnik cena/kg Sernama se torej povečuje, ta porast

pa je tudi večja od trga. Dviganje cene na kilogram Sernama je torej izrazito pomembnejše od dviganja cene trga. To ugotovitev potrjujejo podatki, razpoložljivi za drugo trimesečje leta 2003, z izjemo nočnih dostavitev za Sernam.

(76) Tradicionalna pošta: Francoski organi navajajo, da je bila vodena enaka analiza pošiljk, katerih masa znaša med 95 in 105 kg (srednja masa pošiljk, opažena na trgu pošte).

(77)

2. četrtnje 2003 Pošta	Sernam	Sernam 95 do 105 kg	Trg
Cena/kg v EUR	[...]	[...]	0,33
Teža pri pošiljanju v kg	[...]	[...]	98,00

(78) Za pošiljke Sernama v delu srednje mase na trgu je cena Sernama [...] EUR/kg, torej višja od tržne.

(79) Poleg tega francoski organi navajajo, da je povečanje cene glede na trg višje za [...] za Sernam v obdobju od prvega trimesečja leta 2001 do prvega trimesečja leta 2003 (in popolnoma enako v obdobju od prvega trimesečja leta 2001 do drugega trimesečja leta 2003). Istočasno so se mase pošiljk Sernama nekoliko povečale (povečanje za [...] točke) glede na trg (padec za 3 točke). Ker cena na kilogram postopno pada z maso, je bila sprememba cene na kilogram Sernama torej prav tako pomembnejša od spremembe cene na trgu. To ugotovitev potrjujejo podatki, razpoložljivi za drugo trimesečje leta 2003.

4.6 Spreminjanje uspeha Sernama

(80) Francoski organi najprej navajajo, da Sernam po zakonu ne sme napraviti konsolidiranih računov in da se mu posledično ne sme pripisovati krivde, ker ni začel objavljati informacij o teh računih. Kljub temu so francoski organi Komisiji posredovali konsolidirane izkaze stanja Sernama za leto 2002.

- (81) Kar zadeva spreminjanje uspeha od leta 2000 in vse do proračuna za leto 2006, so francoski organi navedli naslednje podatke:

	2000	2001	2002	predv. 03	dejan. 03	2004	2005	2006
Promet	552	573	449	430	414	431	452	449
Bruto poslovni presežek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški amortizacije	k. A.	[...]	[...]	[...]	k.A.	[...]	[...]	[...]
Stroški rezervacij	k. A.	[...]	[...]	[...]	k.A.	[...]	[...]	[...]
Stroški prestrukturiranja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Opustitev delničarskega posojila	k. A.	[...]	[...]	[...]	k.A.	[...]	[...]	[...]
Finančni rezultat	k. A.	[...]	[...]	[...]	k.A.	[...]	[...]	[...]
Rezultat pred davkom	-104,0	-102,0	-78,3	-87,7	-85,0	-40,9	0,1	3,4

- (82) Glede na te podatke ter na osnovi predvidenih in deloma že izvedenih ukrepov prestrukturiranja bi moral Sernam leta 2005 doseči nevtralen uspeh in leta 2006 začeti dosegati dobičke.

4.7 Tržni deleži Sernama

- (83) Po mnenju francoskih organov je iz tabele o razvrščanju operaterjev po dejavnosti, ki so jo sestavili računski komisarji na osnovi številke revije Logistique Magazine, najprej razvidno, da je Sernam med leti 1998 in 2002 prešel iz tretjega na drugo mesto znotraj pošte v Franciji, ter iz petega na šesto mesto znotraj hitre pošte v istem obdobju. To tabelo so povzeli francoski organi:

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Tržni delež v %	Razvrstitev	Tržni delež v %	Razvrstitev	Tržni delež v %	Razvrstitev	Tržni delež v %	Razvrstitev	Tržni delež v %	Razvrstitev
Pošta Francija	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Hitra pošta Francija	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Pošta mednarodno	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Maga- zine		Sernam		Logistique Maga- zine		Logistique Maga- zine	
	Tržni delež v %	Razvr- stitev	Tržni delež v %	Razvr- stitev	Tržni delež v %	Razvr- stitev	Tržni delež v %	Razvr- stitev	Tržni delež v %	Razvr- stitev
Hitra pošta med- narodno	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 Zmanjševanje prometa

- (84) V skladu s pošto francoskih organov z dne 14. aprila 2004 se je promet Sernama spreminjal kot sledi:

Promet-1								
Promet Sernama	2000	2001	2002	2003 (predv.)	2003 (dejan.)	2004	2005	2006
Promet Sernama v mio EUR	552	573	449	430	414	431	452	449
Promet Sernama (osnova 100 v letu 2000)	100	104	81	78	75	n.a.	n.a.	n.a.
Letno znižanje prometa v mio EUR		4	−22	−4	−6	n.a.	n.a.	n.a.
Razvoj prometa v % med 2000 in ustreznim letom (*)		4	−19	−22	−25	−22	−18	−19

Promet-2					
Podatki bruto hitra pošta - tradicionalna pošta v številkah (brez popravkov zaradi tržnih gi- banj)	2000	2001	2002	2003	razvoj v letih 2000-2003 v %
Promet hitra pošta Sernama v mio EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Promet tradicionalna pošta Sernama v mio EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Razmerje: Hitra pošta/Tradicionalna po- šta Sernama	[...]	[...]	[...]	[...]	
Promet hitra pošta + tradicionalna po- šta (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
delež hitre pošte v % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
delež tradicionalne pošte v % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	

Promet-3					
Podatki hitra pošta - tradicionalna pošta v točkah (osnova 100 v letu 2000) (popravljeni podatki za tržne učinke)	2000	2001	2002	2003	razvoj v letih 2000–2003 v točkah
Hitra pošta Sernam (popravljeno za tržne učinke)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tradicionalna pošta Sernam (popravljeno za tržne učinke)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Razmerje: Hitra pošta/Tradicionalna pošta (popravljeno za tržne učinke)	[...]	[...]	[...]	[...]	

(*) Podatek ne izhaja neposredno iz informacij francoskih organov, temveč ga je znova dodala Komisija.

- (85) V skladu s podatki Francije ponazarja spreminjanje prometa, ki ga je izvedel Sernam v pošti in hitri pošti med leti 2000 in 2003, na eni strani zmanjšanje prisotnosti Sernama na obeh trgih ter na drugi določeno preusmeritev dejavnosti Sernama v korist hitre pošte.
- (86) Promet Sernama se je zmanjšal za 18 % med leti 2000 in 2005. Del prometa, vezanega na tradicionalno pošto, naj bi padel za [...] %, promet, vezan na hitro pošto, pa naj bi padel za [...] % med leti 2000 in 2003. Če upoštevamo popravke, ki so jih doprinesli francoski organi z ozirom na spreminjanje trga, bi bilo zmanjševanje CA pošte Sernama v istem obdobju še očitneje pomembnejše (za [...] %), medtem ko se hitra pošta le nekoliko zmanjšuje, da bi dosegla [...] % namesto [...] %.
- (87) Poleg tega se je glede na podatke francoskih organov zgodila določena preusmeritev dejavnosti, v kolikor je bil koeficient hitre pošte nad tradicionalno pošto [...] v 2000 in [...] v 2003. Del tradicionalne pošte Sernama se je torej zmanjšal v korist hitre pošte. Vendar, drugače gledano, če upoštevamo združen promet tradicionalne in hitre pošte, predstavlja tradicionalna pošta veliko večino s [...] % v 2000 in [...] % v 2003 proti [...] % in [...] % za hitro pošto.

4.9 Zmanjšanje števila zaposlenih

- (88) Število zaposlenih Sernama se je zmanjšalo na naslednji način:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Odločba z dne 23.5.2001	5 050			3 900		2 600	
Število zaposlenih Sernam 31.12.			4 257	3 800	3 259	2 995	[...]

- (89) V skladu z odločbo z dne 23. maja 2001 bi moral zmanjšati število delavcev na približno 2 600 v letu 2004. Torej bo dejansko število zaposlenih še vedno 2 995 oseb v letu 2004, toda [...]v 2005, kar je manj od cilja, določenega za leto 2004.
- (90) Tako priporočeno zmanjšanje števila delavcev mora omogočiti pomembne prihranke ter mora Sernamu prinesiti prožnost in prilagodljivost, ki sta potrebni za uresničevanje njegovih inovativnih ciljev.

4.10 Zapiranje in preureditev lokacij

- (91) Zapiranje lokacij: Francoski organi navajajo, da bo Sernam presegel cilje, določene v odločbi z dne 21. maja 2001 o zapiranju lokacij razvrščanja:

	1999	2000 (31.12.)	2001 (30.6.)	Cilj konec leta 2002	Cilj konec leta 2003		
Cilji odločba z dne 23.5.2001	107	87	80	74	72	32,71%	
(31. decembra vsako leto)		2001 (31.12.)	2002 (31.12.)		2003 (31.12.)	2004 (31.12.)	2005 (31.12.)
Število lokacij Sernam		87	74		62	61	61
Razvoj v % v letih 1999–2005							–43

4.11 Predvideni podatki francoskih organov so zapisane ležeče.

- (92) Preureditev lokacij: Nekdanje omrežje Sernama je bilo zelo slabo prilagojeno za doseganje dobička, saj je bilo preveliko (v številu območij), slabo prostorsko umeščeno (zlasti z zelo dragimi lokacijami, ker so se nahajale sredi mesta (pariško)) ter je razpolagal z območji razvrščanja, neprilagojeno svoji lastni razporeditvi⁽¹⁾. Zmanjšanje skoraj polovice števila teh lokacij, kakor tudi delna ponovna namestitve dejavnosti razvrščanja iz mesta v predmestje ter na lokacije, prilagojene načrtu cestnega prevoza, sta omogočila polovično zmanjšanje najemniškega tovora Sernama in sestavljata enega izmed ključnih elementov za racionalizacijo in boljšo učinkovitost dejavnosti zbirnega pošiljanja in pošte, z namenom, da bi vzpostavila trajno sposobnost preživetja Sernama.

4.11 Preselitev in posodobitev preostalih lokacij

- (93) Med dolgotrajnimi obratovalnimi lokacijami Sernama jih petindvajset ponuja fizične razmere, nezdružljive s trenutnimi koeficienti produktivnosti stroke. Čeprav so največkrat v večjih prestolnicah, so nujno potrebne za dolgotrajnost in celostnost omrežja Sernama. Da bi zagotovil vrnitev teh lokacij k sposobnosti preživetja, je Sernam začel politiko posodabljanja na območju, kjer je geografski položaj zadovoljiv (velja za tri območja), in preselitve v nasprotnem primeru (velja za dvaindvajset območij). Preselitve se izvajajo bodisi na obstoječih namestitvah, ki jih je obnovil Sernam, bodisi na novih namestitvah.

⁽¹⁾ Francoski organi navajajo, da so bili uporabljeni prostori deloma zastareli. Njihovo mesto je bilo pogosto v središču mesta in ne, kot pri večini tekmecev, v logističnih conah na obrobju mest, hitreje dostopnih po velikih cestnih oseh in bolje nameščenih v primerjavi z industrijskimi conami, ki združujejo večino kupcev Sernama. Takšna postavitve poleg tega vpliva na previsoke najemnine Sernama. Mešane železniške/cestne poslovalnice (na eni strani železniški peron in na drugi strani cesta) se po maju 2001 uporabljajo le za cestni način. Na cestni način se te poslovalnice uporabljajo pri večstranskih tirih. Takšna uporaba povzroča njihovo nezadostno storilnost (več tirne površine od dvostranske klasične poslovalnice, torej več prevožene razdalje s paketi na tirih, torej več rokovanja za odpošiljanje in več tveganj za poškodbe paketov). Poleg tega je zemljišče neprilagojeno na pritiske trenutnega materiala: sprehajališča, ki obkrožajo tire, so premajhna in otežkočajo postavitve delovne sile na tir (torej so daljša kot v namestitvi z normalno zunanjo obliko), na določenih mestih jih ni moč videti in podjetnike ovirajo pri izvrševanju postavitve tovornjakov na tir v bližini, ki bi optimalizirali upravljanje svojega tira. Zaradi razvrščanja portfelja Sernama in zaradi slabih razmer je bil obseg velikega števila poslovalnic čezmeren.

- (94) Ta načrt posodabljanja in preseljevanja bo omogočil izboljšanje uspeha izkoriščanja omrežja za [...] mio EUR (v celem letu, razen za Ile de France, kjer bosta dve preselitvi in dve posodobitvi lokacij). Sernam v teh sodobnih, zavarovanih in maksimalno izkoriščenih namestitvah dejansko (i) zmanjšuje površino tirov za 50 %, (ii) zmanjšuje število administrativnega osebja tirov za [...] %, (iii) zmanjšuje število sporov glede poškodb paketov, (iv) zmanjšuje število ukradenih paketov in (v) izboljšuje postavitve nosačev na tir z zmanjšanjem njihove nedejavnosti. Preselitev na nova lokacije povzroča 15 % povprečno prihranek pri trenutnih najemninah.

4.12 Novi informacijski sistemi

- (95) S pomočjo Geodisa je Sernam iz informacijskega sistema hitro prešel k novima paketoma programske opreme za upravljanje („Aanael“ in „Alizée 2000“), ki morata izboljšati bodočo dejavnost Sernama.

4.13 Od „tradicionalne“ k „hitri“ pošti

- (96) Francoski organi navajajo, da je Sernam januarja 2003 združil svoje načrte prevozov pošte in hitre pošte v en sam cestni načrt ⁽¹⁾ za „hitri“ prevoz ⁽²⁾, ki je odvisen od „Train Bloc Express ‚TBE‘“. S pomočjo tega načrta prevoza je orodje Sernama zdaj razvrščeno po velikosti, z namenom da se uporablja samo hitri prevoz in da se dostavi vse izdelke s kakovostjo hitre storitve (potrdilo „Cliq“ ⁽³⁾, ki zagotavlja varnost, zanesljivost, roke in sledljivost prevažanih paketov), čeprav bi približno le eden predstavljal resnično storitev hitre pošte ⁽⁴⁾. To jamstvo kakovosti je kupcu zlasti omogočalo prispevati k znatnemu zmanjševanju stroškov, vezanih na tekoče spore, čeprav je znatno zmanjšalo potrebo po obratovalnem kapitalu ⁽⁵⁾.
- (97) Promet Sernama, razčlenjen na različne vrste kupcev, prikazuje, da je [...] % celotnega prometa Sernama (kar ustreza [...] % strank) ustvarjenega s strankami hitrega prevoza mešanih izdelkov, kjer Sernam ne dela konkurence ponudbi nemešanih pošiljk, ki nimajo hitrega prevoza. Tako [...] % prometa, ki ga ustvarjajo kupci, zajema:

— [...] %, vezanih na hitre storitve

— [...] %, vezanih na poštno storitve in

— [...] %, vezanih na storitve najema prevoznega sredstva

- (98) Preostalih [...] % prometa Sernama ustvarjajo stranke, ki se ne zatekajo k hitrim storitvam.

⁽¹⁾ Podatek francoskih organov, podan med srečanjem dne 22.3.2004.

⁽²⁾ Za pregled, gre za (i) „Nujno dostavo“: dostava isti dan v nekaj urah (z uporabo prostora za tovora hitrih vlakov), (ii) „Nočne dostave“ (med 4 in 8 urami v posebnem primeru), (iii) „H hitra pošta“: dostava naslednje jutro v manj kot 12 urah, (iv) „Prednostna hitra pošta“: dostava naslednje jutro v manj kot 18 urah, (v) „Tempo hitra pošta“: dostava v 48/72 urah v Evropi, (vi) „Sveženj hitra pošta“: prevoz svežnjev od 1 do 25 ton v Franciji in Evropi ter (vii) „Disram“: industrijsko razdeljevanje palet.

⁽³⁾ Potrdilo „Cliq“ zagotavlja zanesljivost na vseh stopnjah prevoza, sposobnost reakcije na celotno omrežje, varnost jasnih postopkov ter preglednost v realnem času in v primeru nepravilnosti.

⁽⁴⁾ Podatek francoskih organov, podan ob srečanju dne 22.3.2004.

⁽⁵⁾ Potrebe po obratovalnem kapitalu, vezane na več kot štirimesečno trajanje izterjave terjatev kupcev konec leta 2000, so sestavljale pomemben delež od 67 mio EUR zgoraj omenjenih finančnih potreb. Ta strošek je bil lahko znižan na [...] mio EUR dne 31. decembra 2002 in bi moral na koncu načrta prestrukturiranja dosegati poklicne standarde.

4.14 Od „ceste“ k „železnici“ (Train Bloc Express)

- (99) Koncept „Train Bloc Express“ „TBE“: „Train Bloc Express“ „TBE“⁽¹⁾ je vlak, ki vozi sem in tja med dvema krajema, z visoko hitrostjo, točnimi voznimi redi, nespremenljivim številom vagonov, ki je namenjen za prevoz tradicionalne pošte in predvsem hitre pošte ter se uvršča v projekt storitve, ki istočasno ponuja: kakovost, zanesljivost, varnost, hitrost (160 km/h na klasičnih progah, 200 km/h na progah TGV) in dopušča zakasnen sprejem pošilk (torej boljše zbirno pošiljanje).
- (100) Po mnenju francoskih organov so „posebnosti te ponudbe povezane z načinom železniškega prevoza (promet TBE je urejen z enakim strogim vodenjem kot vlaki TGV, čeprav ne vozijo nujno po progah TGV). TBE se vpisuje v politiko za trajnostni razvoj (dopolnjuje cestni promet z velikim pomenom na področju trga – hitrega prevoza – kjer dvanajst tonski tovornjaki danes vozijo s hitrostmi 110 km/h, ki bodo obravnavane v bližnji prihodnosti v okviru spreminjanja evropske zakonske ureditve⁽²⁾). Poleg tega se v celoti vpisuje v usmeritve Bele knjige o transportni politiki za 2010 in v sheme interoperabilnosti nacionalnih železniških omrežij. To je tehnika TBE, ki jo je izbral Sernam za postopno ponovno usmeritev od pošte na hitre pošto“.
- (101) Po podatkih francoskih organov lahko en vagon TBE prevaža približno 100 m³ blaga. Dnevno prevoženih 1500 m³ s TBE v letu 2002 je ustrezalo približno 30 tovornjakom dnevno. Leta 2006 Sernam namerava s TBE dnevno prevažati 120 tovornjakov, to je 6 000 m³, kljub temu, da tako prispeva k razbremenitvi cest in ohranjanju okolja.
- (102) Konkurenčnost TBE: Dva železniška vlaka TBE, ki vozita sem in tja med dvema krajema, ki vsako noč povezujeta na eni strani Pariz in Orange ter na drugi Pariz, Bordeaux in Toulouse, vozita s hitrostjo 160 km/h in celo 200 km/h na hitrih progah med temi večjimi mesti, kar je zlasti konkurenčno za poštno storitev, tipa „hitra pošta“.
- (103) Po mnenju francoskih organov se HITRA POŠSTA danes razvija na dolгих povezavah s pomočjo hitrih namenskih vozil. V tem pogledu TBE predstavlja eno izmed možnosti, ki SERNAMu omogoča, da se loči od cestnega prevoza. Prevoz SERNAM, ki ga neposredno omogoča TBE, že danes predstavlja [...] mio EUR prometa (od [...] mio EUR prometa zbirnega pošiljanja). Načrt prevoza Sernama je tehnično organiziran okrog TBE in je torej od te tehnike nerazdružljiv⁽³⁾.
- (104) Po mnenju francoskih organov „družbe hitre pošte uporabljajo lažja cestna vozila (12 t) za hiter prevoz njihovih tovora. Na dolгих razdaljah sever-jug SERNAM uporablja železniško rešitev, dražjo od stroška vleke (torej brez izkrivljanja konkurence). Vendar je ta dodatni strošek vleke nadomeščen z drugimi optimizacijami načrta prevoza (pozen odvoz, torej boljše zbiranje paketov), h katerim se dodajajo prednosti v okviru storitev (hitrost, zanesljivost, varnost, varstvo okolja⁽³⁾)“.
- (105) TBE je že poln: Po mnenju francoskih organov so zmogljivosti v Franciji delujočih različnih TBE že prezasedene in Sernam preučuje možnost za delovanje drugih TBE. Sernam za kljubovanje rastočim potrebam po zgoraj omenjenih železniških povezavah dejansko namerava po letu 2005 preseliti 4 mešane družbe na lokacije, dobro priključene k železniškemu načrtu ter s zmogljivostjo TBE, dvakrat večjo od trenutne⁽³⁾. Sernam je poleg tega že začel pogajanja, da mu bo s 1. januarjem 2005 SNCF lahko priskrbel dodatne priporočene zmogljivosti.

⁽¹⁾ Za pregled, ti TBE so sestavljeni iz klasičnega voznega parka, ki je bil tehnično izboljšán, ki mu omogoča voziti 200 km/h na hitrih progah: (i) klasične lokomotive, opremljene z močnejšo vlečno nosilnostjo, (ii) klasični vagoni, opremljeni s posebnimi osmi, (iii) vlak, omejen po dolžini (največ 9 do 12 vagonov ustrezno s progami), skupaj z elektronsko in avtomatsko porazdelitvijo zavornih sil med različnimi vagoni, ustrezno z njihovim položajem v vlaku, da bi se izognili vsakršnemu zlomu priklonih naprav. Poleg tega imajo vlaki, ki se upravljajo v skupini nerazdružljivih vagonov, korist od zanesljivosti, enakovredne tisti, ki jo ima hitri vlak. Z opiranjem na železniško znanje, pridobljeno v preteklosti, je Sernam tako lahko razvil novi koncept, TBE.

⁽²⁾ Poudarila Komisija.

⁽³⁾ Šlo bi za (i) dva dodatna vlaka, ki vozita med Parizom in Orangeom, (ii) en vlak, ki vozi med Parizom in Bordeauxjem in (iii) en vlak, ki vozi med Parizom in Toulousom.

[illegible]

- (110) Ta tabela prikazuje stalni napredek s prihodkom, ki bi se moral približno podvojiti, skupaj z rezultatom obratovanja, ki bi se moral v sedmih letih približno potrojiti.
- (111) Partnerji za nacionalni in mednarodni TBE: Srednjeročno se zdi ta projekt prav tako privlačen za druga podjetja, delujoča v poštnem sektorju.
- (112) Po mnenju francoskih organov se „Sernam trenutno zavzema za iskanje drugih partnerjev, da bi čimprej uresničil tehnična sodelovanja, potrebna za njegovo obnovo. Ta tehnična sodelovanja dejansko Sernamu omogočajo uporabo območja nekega partnerja, porazdelitev spremenljivih stroškov in to, da ima na območju v lasti le svojo trgovsko ekipo. Srednjeročni cilj podpore je zagotoviti stalen razvoj podjetja (in še posebej njegovega orodja TBE) ter si kratkoročno prizadevati za pospeševanje doseganja ciljev poslovnega načrta (na primer tehnična sodelovanja)“.
- (113) „Partnerski prispevek je dejansko potreben za optimalno uporabo orodja TBE, ki na koncu ob upoštevanju zahtev hitrega prevoza v zvezi z zanesljivostjo, varnostjo, hitrostjo in združljivostjo z zahtevami okolja, predstavlja pripomoček za prihodnost Sernama. Poleg tega je očitno, da železniško orodje postaja toliko bolj konkurenčno v hitrem prevozu, ko se vlečne razdalje povečujejo (prednost, vezana na hitrost, ki postaja čedalje pomembnejša)“.
- (114) „V teh razmerah je TBE orodje, katerega cilj je, da se razvija na mednarodnih in čezmejnih povezavah. Podpora partnerja z mednarodnim statusom je torej nujna za razvoj vseh zmogljivosti TBE. Trenutno trg hitre pošte predstavlja trg, ki mu vladajo subjekti z mednarodno ponudbo. Za nadaljevanje strategije Sernama v hitrem prevozu je torej nujna podpora“.
- (115) „Francoski organi torej potrjujejo, da v njihovi strategiji in v interesu Sernama ostaja iskanje podpore partnerja.“
- (116) Poleg tega za 2005 namerava Geodis, katerega načrti prevoza in pošte so izključno cestni, s posredovanjem Sernama uporabiti tehniko TBE na dolgih razdaljah. Drugi zagovorniki hitrega prevoza, kot so TAT Express, so pri Sernamu prav tako izrazili interes za takšno tehniko.
- (117) Izogibanje monopolu Sernama: Omenja se, da je Sernam v Franciji začetnik razvijanja prevoza pošte po železniški poti preko koncepta TBE ob upoštevanju, da je po podatkih francoskih organov edino podjetje, ki mora razviti nov koncept železniškega zbiranja paketov.

Vendar po mnenju francoskih organov⁽¹⁾ „SERNAM nima monopola nad TBE, v kolikor lahko vsak operater izrazi zahtevo pri Fret SNCF za enakovredno storitev. V današnjem času kljub temu noben konkurent SERNAMA ni izrazil izrecne zahteve pri Fret SNCF. Fret SNCF poleg tega potrjuje, da je pod enakimi pogoji pripravljen priskrbeti enakovredno storitev vsakemu operaterju, ki bi le-to zahteval. SERNAM je s svoje strani odgovoril v korist zahtevam po tehničnem sodelovanju pri TBE nekega operaterja, ki je s tem želel izmeriti ustreznost in učinkovitost.“

4.15 Zbiranje ponudb za pogodbe o tisku, prtljagi in dobavah SNCF

- (118) Kot je bilo navedeno v poročilu z dne 17. junija 2002, so francoski organi in SNCF upoštevali vse svoje obveznosti, ki so jim bili zavezani. Natančno so navedli, da so te pogodbe odprli za konkurenco, kot so se zavezali s pismi z dne 4. decembra 2000 in 10. aprila 2001. Kot odgovor na točko 77 odločbe o začetku postopka francoski organi v nadaljevanju povzemajo datume zbiranja ponudb za te pogodbe, objavljene v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*, in njihove zneske.
- (119) Storitve, ki jih je zagotovil Sernam so zadevale:
- prevoz storitvenih ovojnic med distribucijskimi centri,
 - prevoz trgovskih dokumentov direktorata za glavne linije,
 - prevoz z izdajanjem vozovnic za glavne linije,
 - prevoz dobav na račun direktorata za material, infrastrukturo in nakupe,
 - prevoz dnevnega tiska in periodičnega tiska,
 - prevoz prtljage.
- (120) Za prve štiri storitve: je bila Komisija obveščena o podalšanju ustreznih pogodb. Le-to je bilo izvedeno ob strogem upoštevanju prevzema odgovornosti Komisije za predložitev dodelitve teh trgov konkurenci (ponudba na javni razpis).

⁽¹⁾ Pismo francoskih organov z dne 14. aprila 2004, registrirano dne 15. aprila 2004 pod št. A/18141.

- (121) Zaradi upoštevanja te zaveze je SNCF v pismu z dne 20. junija od Sernama z dnem 31. januarjem 2002 zahtevala razveljavitev naslednjih pogodb:
- Pogodba o prevozih med Sernamom in SNCF (direktorat za material),
 - Pogodba o prevozih med Sernamom in SNCF (direktorat za infrastrukturo),
 - Pogodba o prevozih med Sernamom in SNCF (direktorat za nakupe),
 - Pogodba med Sernamom in SNCF za prevoz trgovskih dokumentov direktorata za glavne linije,
 - Pogodba med Sernamom in SNCF za prevoz z izdajanjem vozovnic,
 - Pogodba med Sernam in SNCF za prevoz storitvenih ovojníc,
 - Pogodba med Sernamom in SNCF za razpršeni prevoz.
- (122) Pogodba med Sernamom in SNCF v zvezi s prevozom z izdajanjem vozovnic se v tej pošti ni obravnavala, ker je bila pozno podpisana, ji je SNCF neposredno pripisal zapadlost z dnem 31. januarjem 2002, kot je priporočila Komisija.
- (123) Dne 20. julija 2001 so bili razpisi o zbiranju ponudb za zgoraj omenjene pogodbe objavljeni v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*, kot zadnji datum za odgovor kandidatov pa je bil določenim 31. avgust 2001.
- (124) Potek dogodkov po juliju 2001: po objavi razpisa sta se pojavila dva kandidata: Sernam in TCS. Kandidatura TCS ni bila sprejeta s strani direktorata za nakupe SNCF, ker je le delno zadostila zahtevam SNCF in predvsem ni mogla sprejeti velikih pošilk po obsegu mase. Ob upoštevanju odsotnosti novih sprejemljivih pogodb je SNCF od Sernama v pošti z dne 10. oktobra 2001 zahteval, da njegovo prejšnjo pošto z dne 20. julija 2001 obravnava kot neveljavno ter da vse pogodbe podaljša do 31. oktobra 2002.
- (125) V pismu z dne 19. oktobra 2001 je Sernam potrdil svojo privolitve v podaljšanje pogodb do 31. oktobra 2002. V pismu z dne 31. januarja 2002 je direktorat za nakupe podaljšal pogodbe do 31. oktobra 2002.
- (126) Potek dogodkov v 2002: V začetku leta 2002 se je začel postopek za oddajo kandidatur z vidika začetka poziva k oddaji ponudb, ki bi omogočal dodelitev naslednjih naročil pred 31. oktobrom 2002:
- Pogodba o prevozih med Sernamom in SNCF (direktorat za material),
 - Pogodba o prevozih med Sernamom in SNCF (direktorat za infrastrukturo),
 - Pogodba o prevozih med Sernamom in SNCF (direktorat za nakupe),
 - Pogodba med Sernamom in SNCF za prevoz trgovskih dokumentov direktorata za glavne linije,
 - Pogodba med Sernamom in SNCF za prevoz z izdajanjem vozovnic,
 - Pogodba med Sernam in SNCF za prevoz storitvenih ovojníc,
 - Pogodba med Sernamom in SNCF za razpršeni prevoz.
- (127) Ta oddaja kandidatur je natančno določala predvsem značilnosti priliva prometa prevoženega blaga, merila za izbor kandidatov, predvidene zneske izvedenih pogodb glede na podatke iz prvih devetih mesecev leta 2001 ter pravila dodeljevanja.
- (128) Celotno naročilo je bilo razdeljeno na štiri področja preden je vsak izmed njih postal predmet ločenega razpisa, da bi se upoštevalo posebnosti v zvezi z naravo prevozov, obstoječe sinergije med določenimi naročili ter zanimanje za naročila z majhnim obsegom in za tista, ki so deljena na najmanjše dele za ponovno združitev s prevozi večjega obsega z industrijskim značajem, da bi bila dosežena imel korist od konkurenčne ponudbe storitve.
- (129) Tako je vsaka pogodba vključevala pošne storitve, storitve hitre pošte in storitve najema prevoznega sredstva, vsak kandidat pa je moral biti sposoben za vsako pogodbo predlagati izvajanje vseh teh storitev.
- (130) V okviru tega postopka je bil nov občasen okviren razpis (OOR), skupen vsem naročilom kot tudi vsem posvetovalnim razpisom, objavljen v *Uradnem listu Evropskih skupnosti* z dnem 18. februarjem 2002 za vsako od naslednjih štirih pogodb (svežnje):
- prevoz storitvenih ovojníc med distribucijskimi centri,
 - prevozi trgovskih dokumentov glavnih linij,
 - prevozi z izdajanjem vozovnic glavnih linij,
 - prevozi dobav (za direktorate „nakupi“, „material“, „infrastruktura“ in „razpršeni prevoz“).

(131) Zadnji datum za odgovor je bil določen za 27. marec 2002. S tem datumom so bile uvedene tri kandidature:

— Sernam: za vse svežnje,

— TCS: za vse svežnje,

— Chronopost: samo za sveženj št. 1.

(132) TCS je bil kandidat za vse deleže, vendar mu njen promet, nižji od 100 milijonov eurov, ni dovoljeval vložitve ponudbe za sveženj št. 4. Poleg tega, kot strokovnjak za prevoz „majhnih paketov“, ni mogel ustreči zahtevam prevoza težke pošte in najema prevoznega sredstva, predvidenih za svežnja 2 in 3. S TCS se je bilo torej mogoče posvetovati samo za sveženj št. 1 „storitvene ovojnice“.

(133) Chronopost se je želel posvetovati samo za sveženj št. 1 „storitvene ovojnice“.

(134) Sernam se je edini potegoval za vse svežnje in je izpolnil zahtevane pogoje za sodelovanje pri vseh štirih posvetovanjih.

(135) Ponudba na javni razpis je vodila do dodelitve svežnja št. 1 z dnem 31. julija 2002 družbi TCS, ki ni del skupine SNCF, z začetkom storitve dne 4. novembra 2002. Znesek tega naročila je bil ocenjen na 4,5 mio EUR za obdobje treh let.

(136) Pogodba za prevoz trgovskih dokumentov direktorata za glavne linije z začetkom storitve, dne 1. januarja 2003, je bila podpisana 26. decembra 2002 s Sernamom v znesku 2,12 mio EUR ter z dveletnim določenim trajanjem, skupaj z enim obnovljivim letom, to je največ s triletnim trajanjem.

(137) Pogodba za prevoz z izdajanjem vozovnic direktorata za glavne linije z začetkom storitve, dne 1. januarja 2003, je bila podpisana s Sernamom dne 26. decembra 2002 v višini 1,57 mio EUR ter z dveletnim določenim trajanjem, skupaj z enim obnovljivim letom, to je največ s triletnim trajanjem.

(138) Pogodbe za prevoz direktorata za material, infrastrukturo, direktorata za nakupe in razpršeni prevoz z začetkom storitve, dne 1. februarja 2003, so bile s Sernamom podpisane dne 27. februarja 2003.

V začetku je bilo predvideno največ štiriletno trajanje pogodbe, vendar se je ob upoštevanju pomanjkanja kandidatov SNCF odločil omejiti trajanje pogodb na dve določeni leti, z enoletno obnovljivostjo, to je največ tri leta, pred začetkom nove ponudbe za javni razpis. Znesek pogodbe je bil ocenjen na 36,1 mio EUR v gospodarskih razmerah junija 2002.

(139) Za prevoz tiska je bil objavljen posvetovalni razpis v Uradnem listu Evropskih skupnosti z dnem 8. julijem 2002. Pojavila sta se dva kandidata: družba BEUGNIET, podružnica BOURGEY MONTREUIL, in Sernam. Ker družba BEUGNIET ni imela struktur, prilagojenih na obseg te pogodbe, je bila sprejemljiva samo kandidatura Sernama.

(140) Dejansko zahteva prevoz tiska, ki se vrača k SNCF, pomembno organizacijo, ki pokriva skoraj celotno francosko ozemlje. Ta organizacija sestoji iz zbiranja pri tiskarjih-knjigovezcih do ploščadi, dostave 350 pooblaščenih trgovcev iz distribucijskih ploščadi in hitrih odposiljanj med zbiralnimi in distribucijskimi ploščadmi.

(141) Ob zbiranju ponudb za naročilo, ki se nanaša na prevoz tiska, je bil cilj SNCF imeti izvajalca storitev, ki bi ga okoristil s svojim omrežjem zbiranja in razdeljevanja, že postavljenim za druge prevoze, in ne imeti izvajalca, ki nima ustrezne strukture, predhodno prilagojene in odgovorne za oblikovanje nove organizacije, tako rekoč namenjene za prevoz tiska ali podizvajalca.

(142) Da bi se prepričali, ali so kandidati resnično imeli strukture, prilagojene velikosti pogodbe, je bilo prav tako ocenjeno, da je moral biti njihov promet precej višji od zneska naročila.

Znesek naročila, ki se nanaša na prevoz tiska, je bil ocenjen na približno 29 mio EUR letno pred objavo razpisa za javno naročilo. V razpisu za javno naročilo je bil za izražanje te zahteve kandidatov po strukturah najnižji znesek prometa, zahtevan za vložitev ponudbe, določen na trikratni letni znesek pogodbe, to pomeni višji od zaokroženo 100 mio EUR.

(143) Družba BEUGNIET s prometom v višini 24 mio EUR leta 2001 ni imela vidno zadostnega obsega.

- (144) Novo naročilo je bil torej od 1. februarja 2003 dalje sklenjeno s Sernamom. Iz istih razlogov kot za pogodbo v zvezi s prevozom dobav je bilo njegovo trajanje omejeno na dve določeni leti, z možnostjo podaljšanja samo za eno leto, to je največ tri leta pred novo ponudbo na javni razpis.
- (145) Znesek naročila, izračunan glede na promet v letu 2002, se v obdobju največ treh let dvigne na 95,65 mio EUR v gospodarskih razmerah novembra 2002.
- (146) Za prevoz spremljevalne prtljage: posvetovalni razpis strank glavnih linij je bil objavljen v Uradnem listu Evropskih skupnosti z dnem 22. maja 2002. Pojavila so se štiri podjetja, vendar je bila priznana kot sprejemljiva samo kandidatura Sernama. Preostale tri kandidature so bile zavrnjene:
- (147) družba B2S, ker se je potegovala samo za vodenje centra za sprejem klicev, medtem ko je posvetovalni razpis natančno določal, da je naročilo nedeljivo;
- (148) družba TCS, ker ni razpolagala s strukturami, prilagojenimi zahtevam tega naročila;
- (149) družba FIXEMER, ker ni predložila zahtevane razpisne dokumentacije.
- (150) Ker je bila kandidatura Sernama edina sprejemljiva, je bilo sklenjeno novo naročilo od dne 1. aprila 2003, trajanje naročila pa je bilo prav tako omejeno na dve določeni leti z možnostjo skrajšanja za enoletno obdobje pred novo ponudbo na javni razpis. Znesek naročila, izračunan glede na promet v letu 2002, se je dvignil na 40,3 mio EUR v gospodarskih razmerah oktobra 2002 v obdobju največ treh let. Poleg tega so francoski organi obvestili Komisijo, da je bil posvetovalni razpis za „sveženj 4“ vsebovan merilo za izbor najmanjšega prometa, ki ga TCS ni dosegal. To merilo se je uveljavilo, ker se „sveženj 4“ nanaša na prevoz velikih industrijskih delov (osi TGV, železniški pragovi ...) in mora nujno delovati s podjetji z ustreznim prometom in sredstvi. Glede na pridobljene informacije je poleg tega treba razlikovati med svežnjem 4, svežnjem 2 in 3 ter svežnjem 1. Kot je opisano zgoraj, se sveženj 4 nanaša na velike industrijske prevoze, svežnja 2 in 3 na prevoz „težke pošte“ in „najem prevoznega sredstva“, sveženj 1 pa zadeva „storitvene ovojnice“. Ker je TCS specializiran za prevoz „majhnih paketov“, ga je bilo moč po-
- svetovati samo za sveženj 1 „storitvene ovojnice“. Sveženj 1 je bil dodeljen družbi TCS. Ker je bil Sernam odtlej edina preostala družba, ki se je potegovala in kvalificirala za svežnje 2, 3 in 4, so bile z njo sklenjene pogodbe.
- (151) Francoski organi so Komisijo prav tako obvestili, da dejstvo, da se je Sernam potegoval za vse svežnje, ni na noben način predstavljalo pogoja za pridobitev naročila.
- (152) Sklep: Znesek petih pogodb, sklenjenih s Sernamom, je bil ocenjen na osnovi predvidevanj trgovanja na 175,74 mio EUR. Komisija je v svoji odločbi z dne 23. maja 2001 navedla, da so pogodbe v enajstih mesecih proračunskega leta 2000 predstavljale znesek v višini približno 55,3 mio EUR, to je 181 mio EUR, doprinesenih v treh letih. Ob upoštevanju dejstva, da Sernam pogodbe v zvezi s storitvenimi ovojnicami ni dobil nazaj (4,5 mio EUR za tri leta), poudarja primerjavo dveh zneskov zelo majhen padec tekočega denarja, kljub splošnemu spreminjanju cen.
- (153) Informacije in dokazila v prilogi tako jasno odražajo, da so se francoski organi resnično držali zaveze, da pogodbe za dostavo, tisk in prtljago odprejo za konkurenco, z začetkom preglednih in zakonitih postopkov ponudb na javni razpis. Čeprav je le ena od teh ponudb za javni razpis vodila do spremembe izvajalca storitve, zbiranje ponudb za te pogodbe danes dopušča trditve, da pogodbe, sklenjene s Sernamom in SNCF, v nobenem primeru ne predstavljajo pomoči v zvezi s členom 87 Pogodbe.

5. POVZETEK NOVOSTI PO SERNAM 1

- (154) Novi elementi, ki so nastopili po odločbi Sernam 1, so povzeti v nadaljevanju:
- (a) Geodis ni ponovno pridobil v last 60 % Sernama kot predvideno, temveč je od tega dobil nazaj le 15 %, tako kot COGIP, ki je prav tako pridobil 15 % Sernama;
- (b) 15 %, ki sta jih kupila Geodis in COGIP, je bilo vrnjenih SNCF zaradi začetka postopka s strani Komisije, ki je povzročil razveljavitev drugega memorandum, ki sta ga podpisala Geodis in COGIP;

- (c) SCS Sernam je bil spremenjen v delniško družbo (na način, ki dopušča 15 % delež v lastniškem kapitalu Geodisa, in zato Geodis ni več v celoti odgovoren za Sernam);
- (d) trajanje prestrukturiranja se podaljša za eno in celo dve leti (od 2004 do 2005-2006);
- (e) znesek pomoči se mora povečati za 41 mio EUR;
- (f) po mnenju tožnikov Sernam na trgu še naprej uporablja agresivne cene, medtem ko francoski organi navajajo nasprotno;
- (g) francoski organi navajajo upoštevanje števila zapiranja lokacij, zmanjšanje osebja in zniževanje prometa, kakor je predvideno v odločbi Sernam 1;
- (h) francoski organi navajajo upoštevanje zbiranja ponudb za pogodbe za prevoz med SNCF in Sernamom;
- (i) Sernam razvija nov obseg hitre storitve;
- (j) obseg hitre storitve se združi z inovativnim razvojem TBE, ki deluje na novem področju trga, ki se lahko dalje razvija in ki torej ni čezmerno zmogljiv. To je v nasprotju s storitvami zbirnega pošiljanja/poštnimi storitvami Sernama, ki so znotraj področij trga v zastoju in celo v upadu. Cestni prevoz, ki ponavadi predstavlja osnovno orodje prevoza pošte (razporejene ali nerazporejene), dejansko predstavlja področje trga s čezmerno strukturno zmogljivostjo, čeprav je zaradi širitve Evropske unije trenutno obravnavan kot uravnotežen.

- (155) Spomnimo se, da je začetni strošek prestrukturiranja znašal 515 mio EUR⁽¹⁾. Francija namerava povečati začetno pomoč za prestrukturiranje v višini 448 mio EUR za znesek 41 mio EUR, da bi dosegla 489 mio EUR pomoči za prestrukturiranje.

6. OCENA

6.1 Prisotnost pomoči

- (156) V skladu s členom 87(1) Pogodbe, so državne pomoči „nezdružljive s skupnim trgovom, v kolikor vplivajo na trgovino med državami članicami ali s pomočjo državnih sredstev v kakršnikoli obliki izkrivljajo ali grozijo z izkrivljanjem konkurence ob podpiranju določenih podjetij ali določenih vrst proizvodnje“.

⁽¹⁾ Ta znesek je bil s pomočjo za prestrukturiranje krit v višini 448 mio EUR in 67 mio EUR s prispevkom Geodisa.

- (157) Čeprav so elementi, značilni za odločbo Sernam 1, še vedno prisotni, se mora Komisija prepričati, da so štiri merila iz člena 87(1) učinkovito združena v celoto izvedenih ukrepov ali ukrepov, ki jih je potrebno izvesti pred ali po 23. maju 2001. V tej zvezi mora prav tako upoštevati razvoj prava Skupnosti in še posebej sodbo Sodišča v zadevi „Stardust Marine“⁽²⁾.
- (158) Dejansko je v skladu s to sodbo treba za vsako denarno pomoč preveriti, ali odločitev za njeno plačilo krije država, da se ugotovi, ali je eno od štirih meril iz člena 87(1) – merilo „državnih sredstev“ zadovoljeno.

6.1.1 Javna sredstva

- (159) Glede na zgornji opis je treba ugotoviti, da je SNCF kot „JITP“ javno podjetje v smislu Direktive Komisije 2000/52/ES z dne 26. julija 2000 o spremembah Direktive 80/723/EGS z dne 25. junija 1980 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji⁽³⁾ ob predvidevanju, da javna sredstva lahko neposredno ali posredno izvajajo prevladujoč vpliv nad SNCF, bodisi zaradi lastnine, bodisi finančnega prispevka ali pravil, ki z njim upravljajo.
- (160) Zato 503 mio EUR in 41 mio EUR, ki jih je SNCF/francoska država vplačala Sernamu, predstavlja javna sredstva.

6.1.2 Odgovornost države

- (161) V teh razmerah obstaja močna domneva, da naj bi SNCF deloval pod državnim nadzorom. Ta domneva temelji na več „dokazih“, ki jih je odkrilo Sodišče v svojem odloku „Stardust Marine“⁽⁴⁾:

⁽²⁾ Sodba z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, Francija/Komisija, Zbornik - str. I-4397.

⁽³⁾ UL L 193, 29.7.2000, str. 75.

⁽⁴⁾ Sodišče v točki 52 navaja, da „... samo dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ne zadošča, da bi ukrepe, ki jih je le-to sprejelo, kot so zadevni ukrepi za denarno podporo, pripisovali državi. Potrebno je še preiskati, ali morajo biti javni organi oblasti obravnavani kot da so bili na takšen ali drugačen način vpleteni v sprejetje teh ukrepov.“

Odlok za to omenja določeno število „dokazov“, ki dovoljujejo odločitev za prispevnost državi ukrepa pomoči, ki ga je sprejelo javno podjetje, kot so predvsem „zahteve s strani javnih organov, njegovo vključevanje v strukture javne uprave, narava njegovih dejavnosti in izvršitev slednjih na trgu v običajnih konkurenčnih razmerah z zasebnimi subjekti, pravni status podjetja, ki je odvisen od javnega prava ali občega prava družb, intenzivnost zaščite, ki jo izvajajo javni organi nad vodenjem podjetja, ali kakršen koli drug dokaz, ki v konkretnem primeru sklepa o vpletenosti javnih organov ali neverjetnosti nevpletenosti v sprejetje ukrepa, z ozirom na obseg le-tega, njegovo vsebino ali pogoje, ki jih zajema“.

(a) izmed 18 članov upravnega sveta SNCF jih sedem neposredno predstavlja javne organe, s tem torej dokazuje določeno intenzivnost zaščite, ki jo izvajajo javni organi (čeprav teh sedem članov upravnega sveta ne predstavlja večine).

(b) njegov pravni status JITP, ki ni odvisen od občega prava družb, postavlja SNCF v položaj, ki mu omogoča izvajati svoje dejavnosti zunaj običajnih konkurenčnih razmer z zasebnimi subjekti.

(c) Poleg tega Komisija iz njegovega statusa JITP, ki izključuje možnost postopka stečaja ali nezmožnosti plačevanja, ob sklicevanju na svoje sporočilo o državnih pomočeh v obliki jamstev⁽¹⁾ ugotavlja, da SNCF razpolaga z neomejenim državnim jamstvom in lahko tako na trgu izposluje kreditne pogoje, ugodnejše, kot jih lahko podjetja predložijo zasebnemu pravu družb⁽²⁾. Takoj ko SNCF podeli tvegana sredstva, krita z neomejenim jamstvom in neodplačana v korist podjetja v finančnih težavah, kot je Sernam, ki deluje na konkurenčno odprtih trgih (zbiranje paketov/pošta/cestni prevoz), obstaja ob upoštevanju prej omenjenega sporočila prednost, podeljena podjetju upravičencu⁽³⁾. Čeprav država ni prisiljena v izvedbo plačil v imenu dodeljenega jamstva, obstaja pomoč v smislu člena 87(1) te pogodbe od trenutka, ko je jamstvo ponujeno.

(d) Končno, glede na točko (15) smernic Skupnosti za državne pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah „lahko pomoči za prestrukturiranje [...] izhajajo iz javnih dobroimetij ali investicijskih družb, financiranih z javnimi sredstvi“ in v točki (17) „kadar država doprinese ali zagotavlja financiranje podjetju v finančnih težavah, je treba obravnavati kot verjetno, da finančni transferji zajemajo elemente državne pomoči“.

(162) V teh razmerah Komisija meni, da je vplačilo SNCF Sernamu v zvezi z javnimi sredstvi prištevno francoski državi ter da državna jamstva, podeljena SNCF, predstavljajo pomoč.

6.1.3 Druga merila iz člena 87(1)

(163) Uporaba drugih meril iz člena 87(1): Končno, glede na razpoložljive informacije Komisije se šteje, da so drugi elementi, ki predstavljajo ali ne predstavljajo državno pomoč, kot so ugotovljeni v odločbi Sernam 1, še vedno prisotni. Treba je torej ohraniti oceno odločbe Sernam 1, kar zadeva prisotnost državnih pomoči pri prestrukturiranju SERNAM, po kateri:

— logistično sodelovanje med SNCF in SCS Sernam po 1. februarju 2000 ne predstavlja državne pomoči in

— drugi ukrepi (trgovska pomoč in obnova) predstavljajo državno pomoč v smislu člena 87(1).

(164) Zato se ugotovi, da ukrepi, ki so bili ali bodo uporabljeni pred ali po 23. maju 2001 v okviru prestrukturiranja Sernama, predstavljajo državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe.

6.2 Pravna podlaga

(165) Kot je bilo najavljeno v prej omenjenem začetku postopka, bo Komisija v nadaljevanju preučila nova dejstva, da bo ugotovila, v kakšni meri so ali niso v skladu z odločbo Sernam 1.

(166) Poleg tega bo preverila v kakšni meri je celoten novi položaj, dejansko današnji, – v primerjavi z odločbo Sernam 1 – združljiv s smernicami, zlasti glede načela enotne pomoči.

⁽¹⁾ UL C 71, 11.3.2000, str. 14.

⁽²⁾ Sporočilo Komisije o državnih pomočeh v obliki jamstev v točki 2.1.1 določa, da „javna jamstva na splošno izhajajo iz člena 87(1) Pogodbe, če je trgovina med državami članicami prizadeta in če nobena trgovska premija ni plačana“. V točki 2.1.2 poudarja, da „jamstvo države predstavlja prednost za državno podpiranje tveganja, vezanega na jamstvo. To tveganje bi moralo praviloma biti poplačano z ustrezno premijo. Kadar se država temu odpove, obstaja prednost za podjetje in dvig nad javnimi sredstvi. Potemtakem, tudi če država ni prisiljena k izvrševanju plačil v imenu priglasenega jamstva, obstaja pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe. Pomoč je odobrena v trenutku, ko je ponujeno jamstvo, in ne takrat, ko je zbrana ali ko povzroča plačilo.“ V točki 2.1.3 poudarja, da „pomoč v obliki jamstev prav tako sestavljajo ugodnejši kreditni pogoji, ki so jih dobila podjetja, katerih pravni status [(i)] izključuje možnost stečajnega postopka ali nezmožnosti plačevanja, [(ii)] izrecno predvideva državno jamstvo ali [(iii)] državno kritje izgub“.

⁽³⁾ V trenutku, ko gre za konkurenčno odprte trge, po definiciji ne gre za dejansko ali pravno konkurenčno zaprte trge, znotraj katerih bi država lahko določila obveznosti ali pogodbe javnih storitev, s katerimi lahko gospodarska družba v nekaterih primerih koristila denarna nadomestila države.

6.3 Združljivost

6.3.1 Struktura analize

- (167) Na prvem mestu se preuči v kakšni meri je bila pomoč v višini 503 mio EUR, predhodno odobrena 2001, neprimerno uporabljena ter ali lahko ta analiza omogoči ugotovitev združljivosti dodatne nezakonite pomoči, plačane v višini 41mio EUR.
- (168) Na drugem mestu se pojasnijo elementi odločbe iz leta 2001, ki so bili upoštevani. Ob upoštevanju teh elementov bo ponovno analizirano Sernamovo izpolnjevanje pogojev za pridobitev pomoči za prestrukturiranje ter njegove zmožnosti vrnitve k sposobnosti preživetja.
- (169) Sledijo bodo ukrepi, ki jih Komisija namerava sprejeti za preprečevanje izkrivljanja konkurence in za zagotavljanje, da bo znesek pomoči, odobren s to odločbo, omejen na minimum.

6.3.2 Neprimerna uporaba pomoči, odobrene z odločbo Sernam 1

- (170) V prvi vrsti Komisija ne more sprejeti argumenta francoskih organov, po katerem zapadlosti prvega memoranduma o soglasju, sklenjenega dne 21. aprila 2000 med SNCF in Geodisom, ne gre pripisovati niti Geodisu niti SNCF niti francoskih organom, na podlagi, da odločba Sernam 1 ne bi začela veljati pred 30. junijem 2001, datumom zapadlosti podaljšanja sporazuma med SNCF in Geodis.
- (171) Dejansko so bili francoski organi o odločbi „Sernam 1“ uradno obveščeni 23. maja 2001, to je en mesec pred zapadlostjo podaljšanja memoranduma med SNCF in Geodis. ⁽¹⁾
- (172) Člen 254(3) Pogodbe torej določa, da „... [Komisija] prejemnike uradno obvesti o odločbah in začnejo veljati s to uradno objavo“. Poleg tega člen 242 Pogodbe predvideva, da „Pritožbe pred Sodiščem nimajo odložne moči. Vendar lahko Sodišče, če ocenjuje, da okoliščine to zahtevajo, odredi odlog izvršitve tožbenega dejanja“.
- (173) V teh razmerah se je odločba, uradno sporočena Franciji dne 23. maja 2001, uporabljala od datuma začetka veljavnosti. V teh okoliščinah se je lahko Francija odločala zgolj med:

— bodisi, da v celoti (in takoj) uporabi odločbo z dne 23. maja 2001, da lahko plača odobreno pomoč –

v tem primeru bi morala uporabiti memorandum o soglasju med SNCF in Geodisom, ker je za to še bil čas;

— bodisi, da ne plača pomoči, odobrene dne 23. maja 2001, in v tem primeru uradno sporoči nove pogoje dodelitve.

(174) Francija torej ni storila ne tega ne onega. Nasprotno je začela plačilo pomoči, opustila pravilno uporabo odločbe Sernam 1 (in torej memoranduma) ter prav tako opustila uradno objavo sprememb pogojev dodelitve s kršitvijo odločbe Sernam 1 in člena 88(3) Pogodbe.

(175) Komisija zato ocenjuje, da je neuporabo odločbe Sernam 1 in zato neuporabo memoranduma o soglasju med SNCF in Geodisom kot tudi nezakonito dodelitev dela pomoči, plačane v okoliščinah, ki jih Komisija ni odobrila, treba pripisati Franciji, na katero je bila ta odločba naslovljena.

(176) Zaradi neuporabe memoranduma o soglasju s strani francoskih organov odločba Sernam 1 ni bila pravilno uporabljena, glede na:

— to, da je bil prvi memorandum o soglasju podalšan in se je Geodisov ponovni prevzem Sernama v vrednosti 60 % zgodil samo v vrednosti 15 % (ta delež v lastniškem kapitalu je pozneje izenačil COGIP, prav tako v vrednosti 15 %),

— sklenitev drugega memoranduma med SNCF in Geodisom/COGIP ⁽²⁾, katerega nenasprotovanje Komisiji je vodilo do izvedbe razveljavitvenih klavzul pogodbe med SNCF in Geodis/COGIP. Zato je bilo 15 % Sernama, ki sta jih obojestransko pridobila Geodis in COGIP, vrnjenih nazaj k SNCF, ki je ponovno postal 100 % lastnik Sernama,

— spreminjanje Sernama v samostojno delniško družbo (SDD), da bi Geodis neomejeno prevzel Sernamove dolgeve. K temu se dodaja prenos tveganja, ki ga mora Geodis prevzeti nase, k SNCF, glede (i) zneska potrebnih naložb za obnovo Sernama, (ii) ustreznega zniževanja stroškov obratovanja Sernama in (iii) veliko pomanjkanje kupcev v tem obdobju finančne negotovosti,

— odsotnost plačila 67 mio EUR s strani Geodisa,

— delno vplačilo celotnega zneska pomoči, odobrenih z odločbo Sernam 1, medtem ko se pogoji te odločbe niso več izpolnjevali,

⁽¹⁾ Omenjeni memorandum je bil torej še vedno v uporabi in bi ga morali uporabiti francoski organi (čeprav je maja 2001 Geodis že lahko bil določenih finančnih težavah).

⁽²⁾ Šlo je za drugi memorandum med SNCF in Geodisom, vendar očitno za prvi memorandum med SNCF in COGIP.

— vplačilo dodatnih pomoči v vrednosti 41 mio EUR, predvsem zaradi zamude podpore Geodisa Sernamu in glede katere so francoski organi Komisijo obvestili šele v svojem letnem poročilu z dne 17. junija 2002, medtem ko bi takšen dodatni znesek moral biti del popolne ponovne uradne objave zadeve,

— podaljšanje načrta prestrukturiranja, ki je bil sprva predviden za obdobje od 1999 do 2004 in se mora zdaj zaključiti v letih 2005–2006 (predvideni čas za vrnitev k finančni obnovi Sernama), to je eno ali dve leti kasneje kot predvideno.

(177) Torej mora glede na smernice ⁽¹⁾ „Podjetje v celoti izvesti načrt prestrukturiranja, ki ga je sprejela Komisija, in mora izvršiti vsako drugo obveznost, predvideno v odločbi Komisije. Komisija obravnava neupoštevanje načrta ali obveznosti kot zlorabo pomoči“.

(178) Na osnovi zgoraj omenjenega Komisija po eni strani sklepa, da gre za neupoštevanje odločbe Sernam 1 z dne 23.5.2001, kar zadeva zgoraj omenjene elemente, ter po drugi strani potrjuje, da to neupoštevanje predstavlja zlorabo pomoči v smislu člena 1, točke (g) Uredbe (ES) št. 659/1999 in točke 43 smernic.

(179) Iz tega sledi, da je treba znesek dodatne pomoči v višini 41 mio EUR, ki ga je SNCF vplačal Sernamu in je neposredna posledica te neprimerne uporabe (ob upoštevanju, da je bil vplačan zaradi prepozne podpore), razglasiti za nezdržljivega s Pogodbo in mora biti povrnjen v zahtevanih oblikah (skupaj z obrestmi).

6.3.3 Elementi v skladu z odločbo Sernam 1

(180) Komisija kljub temu ugotavlja, da so francoski organi izpolnili večino svojih ciljev v skladu z odločbo Sernam 1. Tako so zbrali ponudbe za pogodbe o naročilih med SNCF in Sernamom.

(181) Poleg tega je Francija upoštevala odločbo Sernam 1 v zvezi s številom zapiranj lokacij Sernama za razvrščanje in njihovo preureditvijo, izobraževanjem delojemalcev, spremembami v pomenu zmanjševanja števila delojemalcev, postopno vzpostavitev novega načrta za prevoz, prehodom računalniških sistemov v sisteme Geodisa, 18 % znižanjem prometa med leti 2000 in 2005, nenadomestitvijo 67 mio EUR s strani države, ki jih Geodis ne bo prispeval Sernamu, razvojem v pomenu spreminjanja Sernamovih dejavnosti od tradicionalne

pošte k hitri pošti in zlasti usmeritvami k inovativnim storitvam, usmerjenimi na železniški sektor okoli združevanja novega „obsega hitre storitve“ in „Train Bloc Express (TBE)“ znotraj področja novega trga, katerega polno zmogljivost je treba razviti.

(182) Komisija poleg tega v točki 3.2.4 smernic natančno določa pogoje, pod katerimi se lahko načrt prestrukturiranja spremeni.

(183) V okviru te zadeve Komisija ugotavlja, da:

— se razen prodaje Sernama, ki (še) ni izvedena, načrt prestrukturiranja, kakor je sprva predviden, v glavnem ter v skladu z začetnim načrtom nadaljuje. Gre predvsem za preureditev in zmanjšanje števila lokacij, prometa in osebja, kakor je predvideno v začetnem načrtu ter vse preko zmanjševanja, predvidenega v odločbi Sernam 1, kakor tudi ponovnega usmerjanja dejavnosti v smislu inovativnega razvoja (TBE),

— težave podjetja, ugotovljene pred 23. majem 2001, nujno ostajajo nespremenjene,

— cilj sposobnosti preživetja prestrukturiranja prav tako ostane isti,

— priporočeno obdobje prestrukturiranja v začetku obsega le razpon enega do dveh let,

— zaradi začetka postopka v tej zadevi Komisija ponovno preuči celoten položaj iz leta 2001 ob upoštevanju njegove ponovne uresničitve v letih 2003–04.

(184) Komisija zaradi teh elementov sklepa, da pomoč, ocenjena v okviru te odločbe, izpolnjuje merila v točki 3.2.4 zgoraj omenjenih smernic. Zato preučena pomoč ne predstavlja nove pomoči za prestrukturiranje in se pri tem načelo „enotne pomoči“ ne uporablja.

6.3.4 Upravičenost do pomoči za prestrukturiranje

(185) Komisija potrjuje elemente iz odločbe Sernam 1, kar zadeva upravičenost do pomoči za prestrukturiranje Sernama, glede na katere pa sicer ni podala dvomov v svoji odločbi o začetku postopka št. C 32/03. V točkah 82 do 87 vsebuje odločba Sernam 1 pomisleke v zvezi s koncepti podjetja v težavah, novo ustanovljenim podjetjem in enotno pomočjo.

⁽¹⁾ Točka 43.

- (186) Čeprav je bil Sernam pozneje ponovno preoblikovan iz SCS v delniško družbo in čeprav privatizacija Sernama ni več sestavni element zadeve, ostaja analiza upravičenosti do pomoči nespremenjena. To je zlasti posledica dejstva, da težave podjetja, ugotovljene pred 23. majem 2001, nujno ostanejo nespremenjene ter, da cilj prestrukturiranja prav tako ostane isti.

6.3.5 Vrnitev k sposobnosti preživetja

- (187) Čeprav privatizacija ni potekala tako kot je bilo predvideno v odločbi Sernam 1, je Sernam nadaljeval z izvajanjem velikega števila elementov začetnega načrta prestrukturiranja, kljub temu, da je k temu dodajal vrsto novih elementov, ki navajajo, da je resnična sprememba v teku in govorijo v prid sposobnosti preživetja v smislu Sernama.

- (188) Preureditev lokacij: Ta preureditev lokacij se je dejansko izkazala kot ključni element za uresničitev vrnitve k sposobnosti preživetja podjetja, tipa Sernam. Razlogi, na katere so se sklicevali francoski organi, kakor so bili povzeti zgoraj, v zvezi z razporeditvijo lokacij, njihovo geografsko postavitvijo ter njihovim prevelikim številom, prinašajo osnovno racionalizacijo za večjo učinkovitost in zmanjšanje stroška prihodnjih ukrepov.

- (189) Zmanjšanje osebja: Poleg tega je zmanjšanje števila delojemalcev dejansko zelo pomembno, od 5050 oseb leta 1999 na [...] leta 2005, preden bi bili možni veliki prihranki in bi Sernamu omogočili nujno prožnost in prilagodljivost za uresničevanje njegovih inovativnih ciljev.

- (190) Informacijski sistem: S pomočjo Geodisa je Sernam spremenil svoj informacijski sistem v smeri dveh novih programov za upravljanje („Aanael“ in „Alizée 2000“), ki morata izboljšati prihodnje ukrepe Sernama.

- (191) Obseg „hitre storitve“: Nova obseg hitrih storitev je omogočil sestavo tipologije izdelkov, odposlanih glede na številne kategorije z doprinosom prednosti hitrih izdelkov. Sernam se je tako prilagodil na koncept sodobnega obratovanja, kakor so ga priporočali strokovnjaki za donosno obratovanje na trgu rastoče zmogljivosti.

- (192) „TBE“: Poleg tega je preusmeritev dejavnosti v okviru potrjenega obsega „hitrih storitev“ prav tako omogočila Sernamu, da svoj novi načrt za cestni prevoz osredotoči okrog zelo inovativnega elementa, ki sestavlja „TBE“. Kombinacija med „obsegom hitrih storitev“ in „TBE“ danes Sernamu omogoča izvajati [...] mio EUR prometa od [...] mio EUR prometa v zbirnem pošiljanju. Poleg tega naj bi koncept TBE, združen

z novim obsegom hitrih storitev, popolnoma ustreza logiki, ki jo zelo priporočajo zgoraj omenjeni strokovnjaki, z namenom da bi železniški prevoz postal privlačen. Ker je TBE donosen na razdaljah najmanj 400 km in je njegova hitrost na vsak način višja od omejitev cestnih hitrosti, bi moral biti TBE popolnoma konkurenčen glede na prevoz s tovornjaki na dolgih razdaljah, čeprav naj bi bila nujna vsaj dva postanka za raztovarjanje⁽¹⁾. Konkurenčnost TBE bi se torej morala povečati v primeru omejitve cestne hitrosti na stopnjo, nižjo od trenutno odobrene stopnje za majhne in srednje velike tovornjake.

- (193) Uspeh Sernama, ki bi bil po mnenju francoskih organov zagotovljen, dokazuje, da je koncept na nacionalnem francoskem trgu resnično potreben.

- (194) Ta interes je drugi element, ki določa, da ima razlikovanje, ki ga je sprožil Sernam za svojo postopno specializacijo v prevozu pošte preko TBE, dejansko lahko gospodarsko prihodnost. Nagnjenje k regionalizaciji poštne in trga hitre pošte v Franciji bi lahko pojasnilo zanimanje, ki ga zbuja TBE, ki po definiciji deluje samo na dolgih razdaljah. Poleg tega se je treba spomniti, da bi odpiranje železniškega trga, ki ga je začela Komisija, moralo Sernamu končno omogočiti mesto na novem področju mednarodnega trga. V tem pogledu (bodisi v nacionalnem ali mednarodnem obsegu) ter ob upoštevanju pogojev, ki jih predpisuje ta odločba, bo moral Sernam vstopiti v enega ali več poslovnih partnerstev za uresničitev svojih ciljev.

- (195) Sposobnost preživetja Sernama v celoti: Sernam je lahko v celoti izločil, ter po svojih lastnih močeh za prestrukturiranje, potrebo po 67 mio EUR, ki bi jih Geodis moral doprinesti k prestrukturiranju. To ponazarja, da je bil Sernam sposoben samostojno uspešno izpeljati velik del predvidene preureditve, kar mu bo v veliko korist zlasti pri prihodnjem vodenju.

- (196) Poleg tega se domneve poslovnega načrta v zvezi z uspehi Sernama izkazujejo kot sprejemljive ob upoštevanju druge racionalizacije, ki jo je izvedel Sernam, zlasti glede lokacij (število, prostor in razporeditev, osebja, dejavnosti, POK ter ob upoštevanju inovativnih konceptov, ki jih je razvil in vzpostavil Sernam („obseg hitrih storitev“ in „TBE“), kakor tudi industrijskih partnerstev, v katera Sernam namerava vstopiti (in ki so pogoj te pogodbe, da bi lahko razširili svoje železniške dejavnosti (TBE), ne le na ravni nacionalnega trga hitre pošte, temveč tudi mednarodnega trga, ki je bil zadnja leta deležen izrednega uspeha in katerega upi za prihodnost so zelo obetavni.

⁽¹⁾ Prvi postanek za prenos blaga iz tovornjakov v TBE pri njegovem odhodu ter drugi postanek pri prihodu TBE za prenos blaga v tovornjake.

(197) Čeprav ob odsotnosti zgoraj omenjene dodatne pomoči v višini 41 mio EUR Komisija ocenjuje, da bi moral Sernam prav tako uspešno izpeljati svoje prestrukturiranje v dovoljenih rokih. Čeprav Sernam dejansko razpolaga le z delom pomoči, odobrene v odločbi Sernam 1, je uspešnost za leto 2003 že rahlo boljša od predvidene (-85 mio EUR uspešnosti pred davki, izvršenimi leta 2003 proti predvidenim -87) in bi se okrog leta 2005–2006 morala uravnovesiti, kakor je predvideno v poslovnem načrtu Sernama.

(198) Ob upoštevanju zgoraj omenjenih dejavnikov Komisija ocenjuje, da bo Sernam lahko dobil nazaj svojo trajno finančno sposobnost preživetja v zmernih rokih, kot so napovedali francoski organi.

6.3.6 Preprečevanje izkrivljanja konkurence – zmanjševanje zmogljivosti

(199) Po podatkih francoskih organov je Sernam že izdatno zmanjšal svoje zmogljivosti in do konca obdobja prestrukturiranja v letih 2005–2006 predvideva dodatna zmanjševanja k predvidenim v odločbi Sernam 1 v zvezi z zmanjševanjem lokacij, osebja in prometa. Poleg tega se Sernam preusmerja od zbirnega pošiljanja/tradicionalne pošte k hitri pošti ter se prav tako preusmerja od načina cestnega odpošiljanja k novemu železniškemu konceptu, TBE. Koncept TBE je razvit na novem področju trga, ki nima presežnih zmogljivosti in lahko ponuja dodatne zmogljivosti razvoja, tako na nacionalni, kakor tudi na mednarodni ravni. Francoski organi so tako zadovoljili določenemu številu meril pogodbe Sernam 1.

6.3.7 Preprečevanje izkrivljanja konkurence – posebna nadomestila

(200) Komisija najprej povzema, da:

- se morajo sprejeti ukrepi, kolikor je to mogoče, za olajšanje neugodnih okoliščin pomoči za tekmece,
- omejitev ali prisiljeno zmanjšanje prisotnosti na zadevnem trgu ali trgih, na katerih deluje podjetje, predstavlja za tekmece nadomestilo,
- nadomestila bodo lahko v različnih oblikah, glede na to ali podjetje deluje ali ne deluje na trgu s presežno zmogljivostjo,

(201) Komisija nadalje povzema naslednje elemente:

(202) Zadevni trgi: Komisija ugotavlja, da so poglavitni trgi, na katerih deluje Sernam, francoski nacionalni trgi za zbir-

nega pošiljanja/tradicionalne pošte in hitre pošte. Ti trgi kljub temu vsebujejo osnovni element cestnega in železniškega prevoza.

(203) Železniški prevoz (koncept „TBE“): Kar zadeva razvoj zbirnega pošiljanja in hitri prevoz pošte po železniški poti (koncept „TBE“), so francoski organi Komisiji potrdili, da „SERNAM nima monopola nad TBE, v kolikor lahko vsak operater pri Fret SNCF zahteva enakovredno storitev. Kljub temu ni do sedaj noben konkurent Sernama izrazil izrecne zahteve pri Fret SNCF. Fret SNCF poleg tega potrjuje, da je pripravljen v enakih razmerah priskrbeti enakovredno storitev vsakemu operaterju, ki bi jo zahteval. Sernam je na svoji strani odgovoril v prid zahtevam po tehničnem sodelovanju pri TBE nekega operaterja, ki je v njem želel izmeriti primernost in učinkovitost.“

(204) Železniško zbirno pošiljanje, kakršno uporablja Sernam s pomočjo TBE, in nov obseg hitrih storitev je nov trg, ki ga je treba razviti in ne predstavlja presežnih strukturnih zmogljivosti. Prav tako ob upoštevanju dejstva, da so francoski organi sprejeli nujna zagotovila, da Sernam ne more izkoristiti monopola na tem trgu, Komisija meni, da Sernam ne sme prispevati k nadomestilom za pomoč na tem področju in lahko nadaljuje svoj razvoj znotraj slednjega.

(205) Cestni prevoz: Nasprotno ima cestni prevoz presežno strukturno zmogljivost v vsej Evropi, torej enako v Franciji. Poleg tega francoski trg tradicionalnega zbirnega pošiljanja velja za zastajajočega, trg poštinih standardiziranih paketov („paketov“) pa je v upadu.

(206) Zainteresirane stranke navajajo, da se razmere na trgu zaostrujejo z zapiranjem podjetij na zadevnem trgu v Franciji, ki so številčnejša od lanskoletnih ter, da je zanj značilna huda cenovna konkurenca, zlasti tista, ki jo uporablja Sernam.

(207) Zbiranje paketov/hitra pošta: Sernam je pomemben dejavnik na trgu zbirnega pošiljanja/tradicionalne pošte in zlasti hitre pošte v Franciji ter ima v lasti pomemben tržni delež pred velikim številom drugih akterjev na teh trgih.

(208) Neprimerna uporaba pomoči: Poleg tega Komisija ob upoštevanju zgoraj ugotovljene neprimerne pomoči in podaljšanja trajanja načrta prestrukturiranja ocenjuje, da mora Sernam priskrbeti posebno nadomestilo s trajnim umikom iz področij trga, predvsem s presežno zmogljivostjo, da se odobritev enega dela zadevne pomoči lahko upraviči.

(209) Podelitev državnih pomoči na trgih s presežno strukturno zmogljivostjo in celo v propadu bi dejansko podjetju, ki bo moralo zaustaviti svoje dejavnosti zaradi svojih razglašanih težav, posledično takoj omogočila umetno zasedbo zelo iskanih tržnih deležev v škodo konkurenčnih in finančno sposobnih podjetij. Prav tako se je treba izogniti nezaželenim učinkom, da bi pomoč z iskanega trga pregnala finančno sposobna podjetja v korist tistih, ki se izkazujejo kot nesposobna preživeti s svojimi lastnimi sredstvi.

(210) V tem smislu Komisija ocenjuje, da mora Sernam trajno odpraviti svoje dejavnosti na področjih trga s presežno zmogljivostjo, v tem primeru na področju trga zbirnega pošiljanja/tradicionalne pošte, prevažane po cesti.

(211) Čeprav je Sernam že začel takšen umik, Komisija ocenjuje, da ni zadosten in se mora trajno nadaljevati. Zaradi tega meni, da je potrebno določiti pogoje, ki (i) bodo Sernamu omogočili nadaljevati njegovo razvijanje v smislu inovativne usmeritve k področju trga, ki ga je treba razviti (ki torej nima presežne zmogljivosti) in (ii) bodo na področjih trga s presežno zmogljivostjo, v zastoju ali v propadu omogočili nadomestiti storitve Sernama s storitvami drugih operaterjev (kar bo vplivalo na sprostitev tržnih deležev Sernama na teh področjih). Ti pogoji so naslednji:

— Sernam bo lahko razvil le svoje dejavnosti prevoza pošte po železnici (koncept „TBE“). V tem pogledu SNCF vsakemu operaterju, ki bo to zahteval, zagotavlja ponudbo enakih pogojev kot veljajo za Sernam za razvoj železniškega prevoza tovora „TBE“.

— Nasprotno bo Sernam moral v teku naslednjih dveh let od datuma uradne objave te pogodbe v celoti nadomestiti svoje lastne načine in storitve cestnega prevoza z načini in storitvami cestnega prevoza enega ali več podjetij, ki niso v večinski lasti SNCF.

— Z lastnimi sredstvi in storitvami cestnega prevoza se načrtuje skupek sredstev cestnega prevoza – in sicer vozila za cestni prevoz – v popolni lasti družbe Sernam ali na leasing/v najem;

— Podjetja, ki bodo prevzela cestne dejavnosti Sernama, bodo morala zagotoviti celotne storitve cestnega prevoza s svojimi lastnimi sredstvi.

(212) Obveznost prehoda k takšni nadomestitvi bo za podjetje zagotovo izziv. Dejansko približno [...] mio EUR pri-

hodka Sernama priteka iz teh dejavnosti cestnega prevoza, celotni promet pa znaša 414 mio EUR, od tega [...] mio EUR iz prometa za zbirnega pošiljanja. Vendar bi morala biti nadomestitev teh cestnih dejavnosti uresničljiva, ne da bi vplivala na njegovo sposobnost preživetja iz naslednjih poglavitnih razlogov:

— Sernam bo moral hitro vstopiti v enega ali več poslovnih partnerstev, da bo nadomestil dejavnosti prevoza paketov po cesti – in sicer vozila za cestni prevoz – pri odhodu in pri prihodu železniške storitve Sernam (TBE). Ker so francoski organi predvideli in najavili tako poslovna partnerstva kot tudi prenehanje opravljanja cestnega prevoza s strani Sernama, bo ta pogoj zagotavljal zgolj izvršitev teh namer.

— Ker je prestrukturiranje Sernama usmerjeno k združevanju novega obsega hitrih storitev in novega železniškega koncepta TBE, katerega gospodarski obeti za prihodnost so videti popolnoma utemeljeni in verodostojni, bi se lahko Sernam znova uveljavil na novem področju trga, ki ga je treba razviti.

(213) Na drugi strani so na zahtevo Komisije, ki je vztrajala pri tem, da se je treba izogniti monopolnemu položaju Sernama na področju hitrega železniškega prevoza tovora, francoski organi pisno potrdili ⁽¹⁾, da bo vsak operater, ki bi ga zanimalo izvajanje poštne železniške storitve, deležen enakih pogojev lpt Sernam. Komisija meni, da je s tem odpravljeno vsako tveganje za dejanski ali pravni monopol ter da ostajajo samo ovire pri vstopu na ta trg ⁽²⁾.

(214) Poleg tega se razvojna strategija TBE neposredno nanaša na smernice transportne politike Komisije, saj pospešuje modalni preemestitev „od ceste k železnici“. Komisija v tem pogledu ocenjuje, da si neko podjetje, ki se spreminja na način, ki omogoča prenos velikih količin blaga od ceste k železnici na dolгих razdaljah, zasluži priložnost za uresničitev takšnih možnosti, če se kljub temu učinkovito umakne s področij trgov s presežno zmogljivostjo.

(215) Zato Komisija meni, da je cilj, ki sestoji iz:

— prestrukturiranju Sernama,

— načina, da le-ta ponovno najde svojo sposobnost trajnega preživetja,

⁽¹⁾ Pismo francoskih organov z dne 14. aprila 2004

⁽²⁾ Te ovire pri vstopu bi morale biti na prvi pogled sestavljene iz znanja in izkušenj v takšni dejavnosti ter iz opreme vagonov, prilagojene potrebam, ob upoštevanju, vsaj v primeru Sernama, da bi postopek železniške vleke izvedel SNCF.

— preusmerjanja svojih dejavnosti cestnega prevoza k hitremu železniškemu prevozu ter z nadomeščanjem svojih dejavnosti z dejavnostmi drugih podjetij, neodvisnih od SNCF,

— načina, ki ne spreminja trgovine med državami članicami in ni v nasprotju s skupnim interesom, dosežen.

(216) Komisija kljub temu upošteva namero francoskih organov o prodaji celotne družbe Sernam (vključno s sredstvi in obveznostmi) do [...]. V tej zvezi Komisija ponavlja, da v primeru, če se tak posel izvede za družbo brez pravne povezave s SNCF po tržni ceni in je bodisi pridobljen s pomočjo preglednega postopka, ki je odprt za vse tekmece, ali je preverjen pri neodvisnem strokovnjaku, kupcu ne bo treba povrniti vsote 141 milijonov eurov, razglasene kot nezdružljive. Dejansko po mnenju Sodišča kupec glede na druge operaterje na trgu ne bi smel veljati za upravičenega do prednosti.

(217) Komisija prav tako ponavlja, da se morajo v primeru prodaje celote Sernama (sredstva in obveznosti), ki jo načrtujejo francoski organi, pogoji pogodbe (prevzem cestnih dejavnosti Sernama s strani drugih podjetij in preusmeritev dejavnosti Sernama k železniškemu tovoru) v vsakem primeru uporabiti. Če bi po drugi strani Sernam moral prodati svoja sredstva „v svežnju“, Komisija ponavlja, da se ta dva zgoraj omenjena pogoja v zvezi s prestrukturiranjem družbe ne bosta uporabila ob predvidevanju, da Sernam ne bo več deloval pod svojo trenutno pravno obliko in bo sprostil svoje tržne deleže v korist neodvisnega kupca (ki bo lahko *de facto* nadaljeval svoje aktivnosti skupaj s sredstvi Sernama).

6.3.8 Pomoč, omejena na najnižjo raven

(218) Kot je omenjeno zgoraj je potreba po dodatni pomoči v višini 41 mio EUR predvsem posledica neupoštevanja odločbe Sernam 1 s strani francoskih organov. Vplačilo takšnega zneska dodatne pomoči je neupravičeno, v kolikor je namenjeno podjetju, ki še deluje na področjih trga, ki ima strukturno presežne zmogljivosti, je v zastoju in celo v upadu. Poleg tega Sernam ne sme razpolagati s presežno plačilno zmožnostjo, ki bi jo lahko namenil dejavnostim, dovzetnim za povzročitev izkrivljanja na trgu, in ki ne bi bila vezana na proces prestrukturiranja, zlasti v okviru uporabljenih cen. Komisija zato ocenjuje, da podelitev dodatne pomoči v višini 41 mio EUR glede na celotni znesek v višini 503 mio EUR, sprva uradno objavljena in odobrena z odločbo Sernam 1, ni upravičena.

(219) Poleg tega je nadomestitev prispevka Geodisa k prestrukturiranju, kot je bilo sprva predviden,

z morebitno pomočjo v vrednosti 67 mio EUR, lahko izključena zato, ker ta prispevek ne bo več potreben. Dejansko je bila potreba po sredstvih v vrednosti 67 mio EUR, ki jo je Geodis moral doprinesti s pomočjo kreditne linije, financirana z zmanjševanjem kreditov, ki jih je Sernam dodelil svojim strankam. Da bi zbrali ta sredstva v vrednosti 67 mio EUR, bi Sernam lahko odstopil svoje terjatve kupcev z uporabo popustov ali listinjenja, da bi od neke finančne ustanove pridobil ustrezna denarna sredstva. Dejansko je Sernam napravil bolje, saj je izvajal temeljito delo, ki sestoji iz skrajšanja trajanja kreditov kupcev, kar mu je omogočalo zbrati všteta denarna sredstva in tako zmanjšati njegovo potrebo po obratovalnem kapitalu na ustrezen način. Takšen postopek je pravzaprav bolj zaželen pri možnosti zunanjega financiranja, kot je opisano zgoraj, ob upoštevanju, da izboljšuje bilanco Sernama in omogoča večjo varnost prihodnjih dejavnosti (ob upoštevanju skrajšanega trajanja kreditov kupcev).

(220) Zato lahko Komisija meni, da je Sernam nadomestil pomanjkanje prispevka Geodisa v vrednosti 67 mio EUR na enakovreden način in celo boljši v primerjavi z zunanjim financiranjem, tako da je zbral denarna sredstva, ki so predolgo ostala zadržana v kreditih kupcev.

(221) Tako je intenzivnost pomoči za prestrukturiranje Sernama v trenutnih razmerah (imenovana Sernam 2 v tabeli zgoraj) 81 %, v primerjavi z 87 % intenzivnostjo pri zadevi Sernam 1. Tako se upošteva dejstvo, da je Sernam z lastnimi sredstvi nadomestil potrebo po financiranju v vrednosti 67 mio EUR, ki bi jo moral zagotoviti Geodis, in bi moral prav tako z lastnimi sredstvi nadomestiti potrebo po dodatnem financiranju v vrednosti 41 mio EUR, kar bi družba lahko napravila zlasti s pomočjo prodaje svojih cestnih dejavnosti in drugih sredstev.

(222) K znesku 556 mio EUR⁽¹⁾ se dodaja nadomestilo v vrednosti 34 mio EUR in 21 mio EUR s strani SNCF, v okviru pogodb med SNCF in Sernamom za prevoz prtljage, tiska in dobav v enajstih mesecih proračunskega leta 2000 SCS Sernam, ki so bile označene kot združljive z državnimi pomočmi v odločbi Sernam 1. Ob upoštevanju, da je Francija upoštevala svojo zavezo o odpiranju trgov v zvezi s prevozom tiska in prevozom prtljage v imenu SNCF, lahko Komisija vztraja pri oceni odločbe Sernam 1, po kateri je lahko vsota v višini 55 mio EUR, vplačana v okviru zgoraj omenjenih pogodb v enajstih mesecih proračunskega leta 2000, odobrena v smislu prestrukturiranja Sernama.

⁽¹⁾ Ki zajema financiranje prestrukturiranja v vrednosti 448 mio EUR s strani SNCF, financiranje s strani Sernama v višini 67 mio EUR, ki bi ga moral zagotoviti Geodis (Sernam je dejansko znižal to potrebo po financiranju z izvajanjem ukrepov prestrukturiranja s svojimi lastnimi sredstvi) in financiranje s pomočjo sredstev Sernama v višini 41 mio EUR dodatne predlagane pomoči.

(223) **Stroški prestrukturiranja**

mio EUR	Sernam 1	Spremembe	Sernam 2
Stroški prestrukturiranja	515	41	556
Skupaj (1)	515		556

Viri financiranja

mio EUR	Sernam 1	Spremembe	Sernam 2
Financiranje prestrukturiranja s strani SNCF	448		448
Financiranje s strani Geodisa	67	-67	0
Financiranje s strani Sernama		67	67
Druga sredstva Sernama		41	41
Skupaj (2)	515		556

Intenzivnost pomoči za prestrukturiranje Sernam 1 v %	87		
Intenzivnost pomoči za prestrukturiranje Sernam 2 v %			81

Dodeljena pomoč za pogodbe v mio EUR	55		55
Skupaj (3)	55		55

mio EUR	Sernam 1		Sernam 2
Financiranje prestrukturiranja s strani SNCF	448		448

mio EUR	Sernam 1		Sernam 2
Dodeljena pomoč za pogodbe v mio EUR	55		55
Skupaj (4) Skupni znesek pomoči	503		503

6.3.9 *Uveljavitev in upoštevanje pogojev*

- (224) Francija mora predložiti letno poročilo o razvoju prestrukturiranja in upoštevanju te odločbe. Prvo poročilo bo moralo biti predloženo najkasneje šest mesecev od datuma uradne objave te pogodbe.

7. SKLEPI

- (225) Komisija ugotavlja, da je Francija plačala znesek pomoči v višini 503 mio EUR ⁽¹⁾ v drugačnih pogojih od tistih, odobrenih v Sernam 1, ter da je nezakonito plačala znesek dodatne pomoči v višini 41mio EUR.

- (226) Vendar ob upoštevanju:

— pisne zaveze, ki so jo podali francoski organi na posebno zahtevo Komisije, da Sernamu ne bo pomagal SNCF in da ne bo mogel razviti monopola nad (hitrim) prevozom železniškega tovora,

— temeljitega prestrukturiranja, ki ga je začel Sernam (v zvezi z obratovalnimi lokacijami, njegovim prevoznim načrtom, že izvršenim zmanjševanjem zmogljivosti kot tudi poglavitnimi novostmi na področju novega obsega hitrih storitev in TBE), in

— pogojev, določenih s to odločbo,

Komisija ocenjuje, da je znesek pomoči v višini 503 mio EUR v korist Sernama združljiv s pogodbo ob upoštevanju, da:

— bo podjetje Sernam lahko v razumnem roku zopet sposobno za preživetje,

⁽¹⁾ Ta znesek zajema 448 mio EUR pomoči za ustrezno prestrukturiranje, ki jo je vplačal SNCF in 55 mio EUR pomoči za pogodbe, kar predstavlja 503 mio EUR.

- konkurenca ne bo izkrivljena do stopnje, ki je v nasprotju s skupnim interesom,
- bo pomoč zmanjšana na potrebno najnižjo raven v kolikor se celotni znesek potreb za financiranje, odobren z odločbo Sernam 1 (570 mio EUR ⁽¹⁾), zaradi odsotnosti prispevka Geodisa zniža za znesek 67 mio EUR, vendar se kljub temu financira z zbranimi sredstvi Sernama, ter kadar je treba dodatno pomoč izterjati skupaj z obrestmi –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

1. Državna pomoč v korist družbe Sernam, odobrena maja 2001, v višini 503 milijonov evrov je združljiva s skupnim trgov pod pogoji iz členov 3 in 4.
2. Državna pomoč, ki jo Francija izvaja v korist družbe Sernam v znesku 41 milijonov evrov, ni združljiva s skupnim trgov.

Člen 2

1. Francija sprejme vse potrebne ukrepe, da od upravičenca izterja pomoč iz člena 1(2), s katero že nezakonito razpolaga.
2. Izterjava se izvrši brez odloga in v skladu s postopki nacionalnega prava, če ti omogočajo takojšnjo in učinkovito izvedbo te odločbe. Pomoči, ki jih treba izterjati, zajemajo obresti od datuma, ko so bile dane na razpolago upravičencu, vse do datuma njihove izterjave. Obresti se izračunajo na osnovi referenčne obrestne mere, uporabljene za izračun protivrednosti subvencije v okviru pomoči z regionalno namembnostjo.

Člen 3

1. Ob upoštevanju odstavka 2, se morajo upoštevati naslednji pogoji:
 - (a) Sernam lahko razvije le svoje dejavnosti prevoza pošte po železnici ustrezno s konceptom Train Bloc Express hitrega vlaka, „TBE“. V tem pogledu SNCF vsakemu operaterju, ki bi to zahteval, zagotavlja enake pogoje kot veljajo za Sernam za razvoj železniškega prevoza tovora, „TBE“.

- (b) V nasprotnem primeru bo moral Sernam v naslednjih dveh letih od datuma uradne objave te odločbe v celoti zamenjati svoje lastna sredstva in storitve cestnega prevoza z enim ali več podjetji, pravno in gospodarsko neodvisnih od SNCF ter izbranimi z odprtim, preglednim in nediskriminacijskim postopkom.

Lastna sredstva in storitve cestnega prevoza Sernama zadevajo celoto cestnih sredstev – in sicer vozila za cestni prevoz – v popolni lasti družbe Sernam ali v leasingu/najemu.

Podjetja, ki bodo prevzela cestne dejavnosti Sernama, bodo morala zagotoviti celoto storitev cestnega prevoza s svojimi lastnimi denarnimi sredstvi.

2. V primeru, da Sernam svoja sredstva proda v svežnju do [...] po tržni ceni ter družbi, ki nima pravne povezave s SNCF, s pomočjo preglednega in odprtega postopka, se pogoji iz odstavka 1 ne uporabljajo.

Člen 4

Vsaka delna ali celotna prodaja Sernama mora biti izvedena po tržni ceni ter s pomočjo preglednega postopka in odprtega za vse njegove tekmece. Pod temi pogoji bo za vračilo pomoči v višini 41 mio EUR odgovorna družba Sernam, če bo le-ta še naprej obstajala.

Člen 5

Francija v dveh mesecih od datuma uradne obvestitve o tej odločbi obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih je sprejela za uskladitev s to odločbo.

Člen 6

Ta odločba je naslovljena na Francosko republiko.

V Bruslju, 20. oktobra 2004

Za Komisijo
Loyola DE PALACIO
Podpredsednica

⁽¹⁾ Ta znesek zajema 448 mio EUR od SNCF, 55 mio EUR za pogodbe in 67 mio EUR, ki jih je moral prispevati Geodis.