

II

(Akty, których publikacja nie jest obowiązkowa)

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 20 października 2004 r.

dotycząca pomocy państwa częściowo wdrożonej przez Francję na rzecz przedsiębiorstwa „Sernam”

(notyfikowana jako dokument nr C(2004) 3940)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2006/367/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

1. PROCEDURA

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62, ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa na rzecz ratowania i restrukturyzacji firm znajdujących się w trudnej sytuacji ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE ⁽²⁾,

po wezwaniu zainteresowanych stron do zgłaszania uwag zgodnie z wymienionymi artykułami ⁽³⁾ i po uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Listem z dnia 23 maja 2001 r. (nr D/288742), Komisja poinformowała Francję o swej decyzji w sprawie zezwolenia na pomoc na restrukturyzację na rzecz Sernam (dalej zwanej „decyzją z dnia 23 maja 2001 r.” lub „decyzją Sernam 1”).

(2) W piśmie z dnia 17 czerwca 2002 r. (zarejestrowanym tego samego dnia pod numerem A/60693), władze francuskie przedłożyły pierwsze roczne sprawozdanie dotyczące restrukturyzacji Sernam, jak również nowy protokół w sprawie porozumienia między SNCF i Geodis, wskazując na fakt, że zatwierdzone w dniu 23 maja 2001 r. środki pomocowe zostały wdrożone w innych warunkach niż te, w oparciu o które Komisja podjęła decyzję z dnia 23 maja 2001 r. W piśmie z dnia 30 października 2002 r. (zarejestrowanym w dniu 31 października 2002 r. pod numerem A/69194), Francja przekazała dodatkowe informacje. W korespondencji z dnia 27 listopada 2002 r. Komisja skierowała do Francji pismo, na które Francja odpowiedziała pismem z dnia 30 stycznia 2003 r. (zarejestrowanym w dniu 31 stycznia 2003 r. pod numerem A/12246). Spotkania władz francuskich ze służbami Komisji miały miejsce w dniach 29 sierpnia 2002 r., 25 lutego 2003 r. i 22 marca 2004 r. Władze francuskie dostarczyły informacji dodatkowych, zwłaszcza podczas spotkania w dniu 22 marca 2004 r. oraz w piśmie z dnia 14 kwietnia 2004 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 288 z 9.10.1999, str. 2.

⁽²⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 794/2004 (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, str. 1).

⁽³⁾ Dz.U. L 182 z 1.8.2003, str. 2.

(3) Komisja zleciła przeprowadzenie badania rynku niezależnemu biegłemu, którego raport został przedłożony na początku czerwca 2004 r.

- (4) Ponadto w piśmie z dnia 8 lipca 2002 r. (zarejestrowanym w dniu 15 lipca 2002 r. pod numerem A/62493), do Komisji wniesiono skargę (wystosowaną wspólnie przez kilku powodów; dalej zwanych „stronami skarżącymi”) dotyczącą sprawy Sernam. Spotkania stron skarżących i służb Komisji miały miejsce w dniach 3 września 2002 r. i 29 stycznia 2003 r. W piśmie z dnia 13 grudnia 2002 r. (zarejestrowanym w dniu 17 grudnia 2002 r. pod numerem A/72603), strony skarżące po raz pierwszy wezwały Komisję do działania, pod sankcją wniesienia skargi o zaniebdanie, ponowiwszy to wezwanie w piśmie z dnia 24 kwietnia 2003 r. ⁽¹⁾, i przesyłały Komisji dodatkowe pisma, między innymi — pismo opatrzone datą 4 lutego 2003 r. ⁽²⁾, dwa pisma z dnia 28 lutego 2003 r., w tym jedno wysłane w dniu 4 marca 2003 r. ⁽³⁾, i pismo z dnia 10 marca 2003 r. ⁽⁴⁾ oraz pismo z dnia 15 września 2003 r. ⁽⁵⁾. Strony skarżące po raz drugi wezwały Komisję, pod sankcją wniesienia skargi o zaniebdanie, w pismach opatrzonych datą 13 i 18 lutego 2004 r. ⁽⁶⁾, i przesyłały inne pisma z dnia 19 maja ⁽⁷⁾, 10 czerwca i 9 września. Komisja odpowiedziała, między innymi, pismem z dnia 7 lutego 2003 r. (odpowiedź na pierwsze wezwanie), w pismach z dnia 25 lutego, 17, 20 i 21 marca, oraz z dnia 8 maja 2003 r. (odpowiedź na ponowienie pierwszego wezwania) i z dnia 19 marca 2004 r. (odpowiedź na powtórne wezwanie).
- (5) Pismem z dnia 30 kwietnia 2003 r., Komisja poinformowała Francję o swej decyzji wszczęcia procedury przewidzianej w art. 88 ust. 2 Traktatu WE odnośnie do tej pomocy (decyzja nr C 32/03).
- (6) Decyzja Komisji w sprawie wszczęcia procedury została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁸⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia swych uwag w sprawie rzeczony pomocy.
- (7) Komisja przyjęła uwagi dotyczące tego tematu od zainteresowanych stron, przekazała je Francji pismem z dnia 26 września 2003 r., dając jej możliwość ustosunkowania się do nich, i otrzymała te wyjaśnienia w piśmie z dnia 26 listopada 2003 r.

2. OPIS

Poniżej przedstawiony jest zwięzły opis pomocy. Aby uzyskać bardziej wyczerpujące szczegóły, należy odnieść się do decyzji z dnia 23 maja 2001 r. oraz do decyzji o wszczęciu procedury z dnia 30 kwietnia 2003 r.

- ⁽¹⁾ Zarejestrowanym w dniu 25 kwietnia 2003 r. pod numerem A/18967.
- ⁽²⁾ Zarejestrowane w dniu 7 lutego 2003 r. pod numerem GAB. LdP 490.
- ⁽³⁾ Zarejestrowane w dniu 5 marca 2003 r. pod numerem A/14685.
- ⁽⁴⁾ Zarejestrowane w dniu 11 marca 2003 r. pod numerem GAB Loyola de Palacio 899.
- ⁽⁵⁾ Zarejestrowane w dniu 17 września 2003 r. pod numerem A/29815.
- ⁽⁶⁾ Zarejestrowanych w Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Energii w dniu 26 lutego 2004 r. pod numerem A/14167.
- ⁽⁷⁾ Zarejestrowane w dniu 24 maja 2004 r. pod numerem A/21123.
- ⁽⁸⁾ Dz.U. C 182 z 1.8.2003, str. 2. Termin przedkładania uwag zainteresowanych stron upływał z dniem 1 września 2003 r. Na wniosek samych zainteresowanych, którzy przedłożyli uwagi, Komisja wyraziła zgodę na przedłużeniu terminu do dnia 15 września 2003 r.

2.1. Struktura Sernam

- (8) Jak wskazano w decyzji z dnia 23 maja 2001 r., Sernam zostało założone w 1970 r. jako wewnętrzny wydział SNCF grupujący wszelką działalność związaną z transportem przesyłek. Reorganizacja doprowadziła w 1993 r. do utworzenia „Sernam Domaine” oraz filii „Sernam Transport S.A.”. „Sernam Domaine” pozostało wewnętrznym wydziałem SNCF, podczas gdy „Sernam Transport S.A.” zostało założone jako filia w 100 % należąca do SNCF i z kolei samo posiadało dwadzieścia cztery filie ⁽⁹⁾, za pośrednictwem których prowadziło działalność w zakresie transportu drogowego.
- (9) Grupa utworzona w 1993 r. ze Sernam Transport SA i jego filii (dalej zwana „grupą Sernam Transport”) zawsze znajdowała się w stanie mniejszej lub większej równowagi finansowej. Natomiast wyniki wewnętrznego wydziału, Sernam Domaine, począwszy od roku 1992 ulegały stopniowemu pogorszeniu, ale dopiero w 1996 r., po części z powodu silnych napięć społecznych, jakich doświadczyło SNCF, można było zastosować plan naprawczy. Niemniej, wobec nadal pogarszającego się wyniku, SNCF zaczęło rozważać nad sposobem wyprowadzenia Sernam Domaine z tej sytuacji.
- (10) Na dzień 1 lutego 2000 r. Sernam Domaine zostało przekształcone w filię w 100 % należąca do SNCF i nowa spółka komandytowa zwykła (dalej zwana „SCS Sernam”), posiadająca oddzielną osobowość prawną, została wówczas założona przez SNCF. Jednocześnie ona środki trwałego Sernam Domaine oraz udziały Sernam Transport SA. W konsekwencji, filia SNCF — Sernam Transport SA — stała się filią SCS Sernam w 100 %, pozostając jednocześnie oddzielną spółką i holdingiem swoich dwudziestu czterech filii.
- (11) Restrukturyzacja będąca przedmiotem niniejszej decyzji dotyczy SCS Sernam (pomimo że zostało ono przekształcone w spółkę akcyjną w następstwie protokołu w sprawie porozumienia podpisanego przez SNCF i Geodis w dniu 21 grudnia 2001 r. oraz że 15 % udziałów SCS Sernam sprzedanych, odpowiednio, Geodis i Cogip, zostało przejętych przez SNCF).

2.2. Działalność Sernam

- (12) Począwszy od jego utworzenia w roku 1970, Sernam prowadzi działalność głównie w zakresie transportu przesyłek (transport drobnicowy) na rynku ładunków zbiorowych, który obejmuje przede wszystkim tradycyjne usługi spedycyjne (dostawa realizowana zazwyczaj w czasie od dwudziestu czterech do czterdziestu ośmiu godzin) oraz usługi spedycyjne ekspresowe (dostawy realizowane zazwyczaj w mniej niż dwadzieścia cztery godziny), jak również, w mniejszym zakresie, na rynku frachtowania (transport towarów samochodami ciężarowymi z jednego punktu do drugiego) i logistyki (przechowywanie, składowanie, przygotowanie zamówień, grupowanie).

⁽⁹⁾ Na dzień 31 grudnia 2000 r. chodziło o dwadzieścia cztery filie niewielkich rozmiarów.

- (13) Jak to zaznaczono w decyzji Sernam 1, „formowanie ładunku zbiorowego może być ogólnie zdefiniowane jako działalność polegająca na odbieraniu towaru od klienta wysyłającego, gromadzeniu towarów w agencji wysyłkowej, przesyłaniu ich do agencji odbierającej i wreszcie na ich dostarczeniu do klientów odbierających. Operacje formowania ładunków zbiorowych są konieczne do optymalizacji użytkowania środków transportu; przedsiębiorstwo spedycyjne zapewnia przewóz zgrupowanych przesyłek pochodzących od różnych załadowców i przeznaczonych dla wielu odbiorców. Spokrewnione z rynkiem przewozu towarów, formowanie ładunków zbiorowych stanowi jednocześnie rynek sam w sobie, charakteryzujący się zarówno wielkością przewożonych jednostek (od paczki po kilkotonowe partie towaru), jak i poprzez fakt, iż zapewnia on transport przesyłek pochodzących od różnych załadowców i przeznaczonych dla wielu odbiorców”.
- (14) W ramach całej swojej działalności Sernam stosował zasadniczo dostarczanie transportem drogowym (samochodami ciężarowymi). Wraz z wprowadzeniem nowego planu transportu, wzmiankowanego w planie restrukturyzacji, zaniechano dostarczania przesyłek tradycyjną drogą kolejową. Od tego czasu Sernam opracował nową koncepcję przewozu kolejowego, zwaną „Train bloc express” (dalej zwaną „TBE”), która dotyczy głównego etapu dostarczania przepływu przesyłek tradycyjnych i ekspresowych na odległość ponad 400 km, włączywszy przewóz bagaży klientów SNCF oraz przewóz prasy pomiędzy regionem paryskim a południem Francji.
- (15) W roku 2000, około 58 % całości obrotu w wysokości 552 milionów EUR, dalej określanych „mln EUR”, wiązało się z działalnością formowania ładunków zbiorowych na terenie Francji (głównie usługi spedycyjne, tradycyjne i ekspresowe oraz dostawy nocne). Około 18 % obrotu wiązało się z frachtowaniem, 10,7 % — z działalnością logistyczną, 6,3 % — z przewozem prasy i bagaży dla SNCF, 4 % — z różnorodną działalnością, taką jak transport dostawczy oraz 3 % — z działalnością międzynarodową.
- (16) Władze francuskie zaznaczają również, że „przewozy SERNAM, bezpośrednio obsługiwane przez TBE, już dzisiaj odpowiadają [...] mln EUR obrotu (z [...] mln EUR obrotu na rynku ładunków zbiorowych)”. W roku 2003, rzeczywisty obrót Sernam wyniósł 414 mln EUR i powinien wzrosnąć do 443 mln EUR w 2006 r.
- (17) W roku 2003 działalność w zakresie transportu drogowego prowadzona przez Sernam odpowiadała obrotowi w wysokości [...] mln EUR. Działalność ta jest zagwarantowana w wysokości [...] mln EUR bezpośrednio przez Sernam oraz w wysokości [...] mln EUR przez filię Sernam, zwaną Sernam Transport Route, dalej określaną jako „STR”. Sernam Groupe eksploatuje ciąg-

niki siodłowe (44 t), [...] naczepy (24 t), [...] samochody dostawcze (od 3,5 t do 12 t) i [...] pojazdy lekkie (poniżej 3,5 t). W zakresie samochodów ciężarowych i kierowców, Sernam (jako grupa) dysponuje [...] ciężarówkami i [...] zatrudnionymi kierowcami. W tej ogólnej liczbie, [...] samochodów ciężarowych i [...] kierowców pochodzi z STR. [...].

2.3. Chłonność rynku Sernam (ekspertyza biegłego)

- (18) Komisja zleciła opracowanie ekspertyzy przez niezależnego biegłego (dalej zwanego „biegłym”), której celem było określenie chłonności segmentów rynku, w których działa Sernam oraz jego pozycji na tych rynkach (1).
- (19) W opinii biegłego, przedsiębiorstwo Sernam jest opisane jako najbardziej znaczący usługodawca spedycji ekspresowej we Francji, chociaż — zdaniem biegłego — ta ocena zależy od zdefiniowania rynku. Sernam działa przede wszystkim na krajowym rynku francuskim. W 2000 r. Sernam opanował 7 % rynku ładunków zbiorowych i wysyłki paczek [o specyficznych parametrach (przesyłki)] Geodis — 12 %, podczas gdy La Poste — 25 %. Odnosnie do udziałów w rynku wewnątrz francuskiego rynku ładunków zbiorowych, La Poste posiada 28,1 %, Geodis 15,3 %, Deutsche Post 8,7 %, TNT 7,9 %, Mory 6,4 %, Sernam 5,2 % — po nim następuje trzynastcie znaczących przedsiębiorstw posiadających między 4 a 0,8 % udziałów w rynku.
- (20) Co do liczby oddziałów we Francji (odnosnie do ładunków zbiorowych, paczek standardowych i ekspresowych), biegły wymienia Geodis/Calberson z 204 oddziałami, TNT ze 120 oddziałami, La Poste TAT i Geopost DPD z 85 oddziałami, Sernam z 57 oddziałami, Grupę Joyeau (będącą obecnie częścią Schenker) z 53 oddziałami i DPWN z 20 oddziałami.
- (21) Według biegłego, Sernam działa głównie w:
- w segmencie ładunków zbiorowych/spedycji ekspresowej we Francji (czyli sortowania (formowania w jedną przesyłkę) oraz transportu drogowego i kolejowego paczek, a nawet kilkotonowych partii towaru, w czasie nieprzekraczającym zazwyczaj dwudziestu czterech godzin),
 - w segmencie ładunków zbiorowych/spedycji ekspresowej we Francji (czyli sortowania (formowania w jedną przesyłkę) oraz transportu drogowego i kolejowego paczek, a nawet kilkotonowych partii towaru, w czasie mieszczącym się zazwyczaj pomiędzy dwudziestoma czterema a czterdziestoma ośmioma godzinami),
 - w mniejszym zakresie — w segmentach frachtowania, logistyki i przygotowania zamówień oraz łączenia, jak również w segmencie spedycji międzynarodowej.

(1) Jacobs Consultancy: Moce ABX Logistics oraz rynków Sernam, umowa ramowa nr TREN/CC/04-2002, nr zamówienia 2004/001/14 — S07.30053, maj 2004 r.

* Części znajdujące się w nawiasach i oznaczone gwiazdką odnoszą się do tajemnicy handlowej lub informacji poufnych, które zostały usunięte.

- (22) Ładunki zbiorowe/spedycja „ekspresowa”: Według biegłego, w ciągu ostatnich dwudziestu lat rynek ekspresowych dostaw przesyłek, zazwyczaj w mniej niż dwadzieścia cztery godziny, mocno się rozwinął w Europie, a szczególnie we Francji, ale szybkie wejście przedsiębiorstw transportowych do tego segmentu spowodowało spadek cen. We Francji, chodzi jednak o rozróżnienie ekspresowych przewozów międzynarodowych, który to rynek wspaniale rozkwitł w okresie ostatnich piętnastu lat oraz ekspresowych przewozów krajowych, których rozwój był dużo bardziej umiarkowany. Niemniej w przyszłości spodziewany jest pewien wzrost na rynku ekspresowych przewozów krajowych, co jest zwłaszcza związane z ogólnym ożywieniem gospodarczym spodziewanym we Francji. Biegły zaznacza, iż wzrost krajowego rynku dostaw ekspresowych będzie w istocie zależał od wzrostu handlu elektronicznego. Z drugiej strony biegły zaznacza, że 74 % najbardziej znaczących przedsiębiorstw francuskich korzysta już regularnie z usług przemysłu spedycji ekspresowej.
- (23) Ładunki zbiorowe/spedycja „tradycyjna”: Formowanie ładunków zbiorowych/spedycja tradycyjna polega na dostarczaniu przesyłek o wadze poniżej trzech ton, zazwyczaj transportem drogowym, ale również kolejowym i posługując się zazwyczaj przejściowym formowaniem/rozcłódkowaniem ładunku zbiorowego, na miejsce przeznaczenia w czasie zazwyczaj pomiędzy dwudziestoma czterema a czterdziestoma ośmioma godzinami.
- (24) Odnośnie tych segmentów rynku we Francji, biegły zaznacza, że:
- segment rynku ładunków zbiorowych jest w stadium stagnacji, choć spodziewany jest pewien wzrost rynku,
 - segment tradycyjnego przewozu przesyłek [o specyficznych parametrach (przesyłki)] nadal będzie wykazywał tendencję schyłkową, podobnie jak ogólnie zmniejsza się ilość korespondencji listowej z racji zastąpienia jej przez pocztę elektroniczną.
- (25) W tej kwestii biegły konkluduje, że rynek ładunków zbiorowych/spedycji tradycyjnej istotnie znajduje się w stadium stagnacji, chociaż spodziewany jest pewien wzrost rynku oraz że transport przesyłek (o parametrach specyficznych) wykazuje tendencję schyłkową z powodu rozwoju przesyłania wiadomości drogą elektroniczną.
- (26) Jak wyżej zaznaczono, formowanie ładunków zbiorowych samo w sobie stanowi rynek, będąc jednocześnie spokrewnione z rynkiem przewozu towarów. Istotnie, operacje formowania ładunków zbiorowych charakteryzują się zarówno sortowaniem towarów i ich gabarytami (od paczki po kilkutonowe partie towaru), jak i faktem, że zapewnia się transport tych przesyłek pochodzących od różnych załadowców i przeznaczonych dla wielu odbiorców. Dwoma charakterystycznymi aspektami formowania ładunków zbiorowych jest, z jednej strony — sortowanie, z drugiej — transport towarów o określonych gabarytach. Jakkolwiek sortowanie pozwala na optymalizację użytkowania środków transportu, niemniej efektywny transport towarów pozostaje głównym celem każdej operacji.
- (27) Zaniechawszy swoich tradycyjnych środków transportu kolejowego, Sernam zapewnia przewóz towarów zgromadzonych głównie w transporcie drogowym, przy użyciu samochodów ciężarowych, rozwijając jednocześnie innowacyjną koncepcję „Train bloc express” — TBE, która zostanie przedstawiona i wyjaśniona poniżej, w uwagach Francji. Przydatne jest zatem zbadanie chłonności rynków transportu drogowego i kolejowego.
- (28) Transport drogowy w Europie: Biegły zaznacza, że dla ogółu Europy transport drogowy — który jest kluczowym elementem usług ładunków zbiorowych/spedycji/przewozu paczek standardowych — jest przemysłem o słabych zaporach dostępu i wobec tego dotkniętym ustawicznym strukturalnym nadmiarem zdolności produkcyjnych⁽¹⁾, co zostało potwierdzone w ciągu ostatnich pięciu do siedmiu lat, podczas których ceny spadły.
- (29) Biegły zaznacza, że w każdym bądź razie stosowny rynek francuski cechuje, ogólnie rzecz biorąc, ostra konkurencja oraz że występuje silna tendencja do grupowania przedsiębiorstw.
- (30) Transport kolejowy: Rozróżnia się trzy podgrupy:
- biegły nie spodziewa się wzrostu w dziedzinie ładunków zbiorowych i spedycji tradycyjną drogą kolejową. Konkurencja jest silna i na rynkach występuje pewna tendencja do grupowania przedsiębiorstw. Ponadto, skoro SNCF jest w trakcie redukowania liczby obsługiwanych stacji, możliwości Sernam użytkowania tego środka transportu do dostarczania przesyłek są ograniczone,
 - powyższe odnosi się zarówno do przewozów tradycyjnymi pociągami, jak i do przewozu w ładowniach pociągu TGV we Francji,
 - według biegłego system TBE, taki jaki został rozwinięty przez Sernam, posiada pewien potencjał wzrostu, który jednak nie jest bardzo znamienny dla ogółu rynku spedycji kolejowej we Francji, wzięwszy pod uwagę jego aktualny niewysoki udział w rynku. Ekspresowa spedycja kolejowa, taka, jaka jest prowadzona za pośrednictwem TBE, przedstawia niemniej niedogodność w postaci minimum dwóch postojów niezbędnych na rozładowanie⁽²⁾.

(1) Pomimo że niedawne rozszerzenie wydaje się czasowo łagodzić obecną sytuację. Niemniej fakt, iż duża liczba przedsiębiorstw transportowych wydaje się podzlecać dostarczanie towarów transportem drogowym mniej drogim przewoźnikom pochodzącym z nowych państw członkowskich, powinien wzmocnić presję konkurencyjności na ceny na rynku transportu drogowego.

(2) Pierwszy postój na przeładowanie towarów z samochodów ciężarowych na TBE przy odjeździe i drugi postój, po przyjeździe TBE, na przeładowanie towarów na samochody ciężarowe.

- (31) Biegły Komisji powołuje się zwłaszcza na opracowanie „Mercer Management Consulting”: Mercer na temat podróży i transportu, Tom X, nr 1, jesień 2003/zima 2004, w którym zaznacza się, iż konkurencyjność frachtu kolejowego jest osłabiona, ale nie beznadziejna. Kolej oferuje udogodnienia, z których trzeba racjonalnie korzystać, lecz wymaga to ponownego częściowego rozważenia koncepcji kolejowego transportu frachtu.
- (32) W opinii biegłych najbardziej racjonalna eksploatacja sieci kolejowych z ich wysokimi kosztami byłaby możliwa dzięki wykorzystaniu zróżnicowanych produktów i cenników wspólnie z wyrafinowanym zarządzaniem zyskiem (zarządzanie dochodami). Niemniej, należy przystosować kulturę sprzedaży, żeby zastąpić ustalanie cen według indywidualnej siły negocjacyjnej ustalaniem cen w zależności od wartości transportu (polityka cenowa oparta na wartości).
- (33) Z tego powodu Mercer uważa, że przedsiębiorstwo transportu kolejowego powinno ustandaryzować swoje produkty, swoje usługi transportowe, jednocześnie ustalając ceny w zależności od wartości produktu/oferowanej usługi, tak by były one czytelne dla klienta. Zdaniem Mercera, istotne byłoby:
- ustalenie modułów produktów (na przykład, w zależności od czasu, ceny lub niezawodności oferowanego produktu transportowego);
 - następnie, zdefiniowanie typów oferowanych produktów kluczowych (na przykład transportu w czasie standardowym lub ekspresowym, a nawet „taniego” transportu); oraz
 - wybranie standardowych rozwiązań transportowych dla tych różnych typów produktów.
- (34) W świetle tych wydanych przez biegłych opinii należy wnioskować, że spedycja zwykłymi pociągami jest w stadium nadprodukcji i nie ma przyszłości, że spedycja tradycyjna za pośrednictwem TGV jest ograniczona oraz że spedycja za pośrednictwem TBE przedstawia pewien potencjał wzrostu w łonie krajowego rynku francuskiego, lecz ten segment nie jest obecnie bardzo rozwinięty.
- utworzenia przedsiębiorstwa publicznego Réseau ferré de France (dalej zwanego „RFF”), celem SNCF (EPIC) jest ⁽²⁾:
- eksploatawanie, zgodnie z zasadami przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, służby transportu kolejowego w ramach krajowej sieci kolejowej; oraz
 - zapewnienie, zgodnie z tymi samymi zasadami, misji zarządzania infrastrukturą na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez RFF na drodze porozumienia.
- (36) W skład rady nadzorczej SNCF wchodzi osiemnastu członków, w tym i) siedmiu przedstawicieli Państwa, ii) pięciu członków wybranych z powodu ich kwalifikacji, mianowanych na mocy dekretu, w tym co najmniej jeden przedstawiciel użytkowników oraz iii) sześciu członków wybranych przez pracowników przedsiębiorstwa i jego filii, w tym jeden przedstawiciel kadry kierowniczej. Prezes rady nadzorczej jest mianowany na wniosek rady na mocy dekretu Rady Ministrów ⁽²⁾.
- (37) Składną, uwzględniając rozwój formowania ładunków zbiorowych i ekspresowej spedycji drogą kolejową (konceptcja rozwoju TBE), władze francuskie zaznaczają, że „SERNAM nie posiada monopolu na TBE, w tej mierze, iż każdy operator może wnieść wniosek do Fret SNCF o równoważną usługę. Do dnia dzisiejszego jednak żaden konkurent SERNAM nie wniósł wyraźnie sformułowanego wniosku do Fret SNCF. Fret SNCF potwierdza zresztą, że jest gotowe świadczyć, na tych samych warunkach, równoważne usługi na rzecz każdego podmiotu, który złoży o nie wniosek. Ze swojej strony, SERNAM odpowiedziało pozytywnie na wnioski dotyczące współpracy technicznej w zakresie TBE, złożone przez podmiot pragnący ocenić stosowność i skuteczność systemu.”.

2.5. Decyzja Komisji z dnia 23 maja 2001 r. „Sernam 1” — przypomnienie

2.4. SNCF — przypomnienie

- (35) Po jej utworzeniu w roku 1938 jako spółki akcyjnej, SNCF stało się publicznym przedsiębiorstwem przemysłowo-handlowym (dalej zwanym „EPIC”) ⁽¹⁾ ze skutkiem prawnym z dnia 1 stycznia 1983 r. Od zmiany, jaką przyniosła ustawa z dnia 13 lutego 1997 r. dotycząca

- (38) Pismem z dnia 23 maja 2001 r. (nr D/288742, nr akt NN 122/00 (zewn. N 140/00) — Francja), Komisja poinformowała Francję o swej decyzji, zgodnie z którą współpraca logistyczna od dnia 1 lutego 2000 r. (najem obiektów i wagonów) pomiędzy SNCF a SCS Sernam nie stanowi pomocy państwa, podczas gdy działania wsparcia handlowego i naprawcze na rzecz SCS Sernam, ustanowione przez SNCF i mające zostać zrealizowane pomiędzy początkiem 2001 r. i końcem 2004 r., stanowią pomoc państwa zgodną z Traktatem WE.

⁽¹⁾ Zarządzane na mocy art. 18—26 ustawy o kierowaniu przewozami wewnętrznymi z dnia 30 grudnia 1982 r. (LOTI). EPIC nie może być postawione w stan upadłości ani być przedmiotem zajęcia.

⁽²⁾ Informacja pochodzi ze strony internetowej SNCF: <http://www.sncf.com>.

- (39) Komisja udzieliła zezwolenia na całkowitą kwotę pomocy w wysokości 503 mln EUR ⁽¹⁾, z czego 448 mln EUR na pomoc na restrukturyzację i 55 mln EUR z tytułu umów dotyczących przewozu bagaży, prasy i transportu dostawczego między SNCF i Sernam. To zezwolenie opierało się na pewnej liczbie podstawowych warunków wchodzących w skład badanej dokumentacji.
- (40) Pomoc ta była dozwolona, mianowicie pod podstawowym warunkiem dotyczącym prywatyzacji Sernam. W istocie, Sernam miało zostać przejęte w wysokości 60 % swojego kapitału przez spółkę Geodis ⁽²⁾, spółkę prawa powszechnego zajmującą się transportem i logistyką, notowaną na rynku wtórnym Giełdy Paryskiej. 56,6 % jej kapitału należy do prywatnych inwestorów (dwoma najbardziej znaczącymi udziałowcami są Société Générale, za pośrednictwem grupy Salvépar, które posiada 26,6 % kapitału i 29,7 % praw do głosowania oraz AGF-VIE, będące w posiadaniu 8,4 % kapitału i 9,5 % praw do głosowania). 43,3 % kapitału i 48,6 % praw do głosowania należy do SNCF.
- (41) Geodis zatem powinno być całkowicie odpowiedzialne za zadłużenie SCS Sernam, w sposób nieograniczony ⁽³⁾, i miało pokryć dodatkowe koszty restrukturyzacji Sernam w wysokości 67 mln EUR. Ze swej strony Sernam zobowiązywało się do zredukowania, w okresie od 1999 do 2004 r., liczby eksploatowanych oddziałów ze 107 do 72, do zmniejszenia obrotu o 18 %, do zredukowania swojego personelu oraz do przeprowadzenia restrukturyzacji za pomocą wyżej wspomnianego budżetu i w wyznaczonym terminie, to znaczy przed początkiem 2004 r.

— zmiana statusu SCS Sernam na status spółki akcyjnej, co skutkowało ograniczeniem odpowiedzialności Geodis za zadłużenie Sernam,

— zmniejszenie udziału Geodis (które samo przeżywało trudności) do 15 % akcji Sernam, a które pierwotnie miało przejąć 60 % tych akcji,

— przejęcie dodatkowych 15 % akcji Sernam przez inne przedsiębiorstwo, „Compagnie générale d’investissement et de participation” — COGIP. 34 % udziałów COGIP jest w posiadaniu Geodis, a 66 % — w rękach Sofivir ⁽⁴⁾,

— przedłużenie o rok czasu trwania restrukturyzacji,

— zwiększenie o 41 M EUR zastrzyków finansowych pochodzących ze środków publicznych, odpowiadające wyraźnemu zwiększeniu potrzeb finansowych Sernam na restrukturyzację, wynikłemu z powodu opóźnienia w stosunku do pierwotnego planu ⁽⁵⁾,

— dający się przewidzieć brak prywatnego zastrzyku finansowego w wysokości 67 mln EUR, zaplanowanego przez Geodis, prywatnego wkładu, który miał proporcjonalnie zmniejszyć intensywność pomocy,

— brak odpowiednich środków przeciwdziałających wniesionych przy modyfikacji pierwotnego planu restrukturyzacji,

— odzyskanie przez Sernam, w odpowiednim czasie, zdolności do wykonywania działalności,

— zapobieganie niewłaściwym zniekształceniom konkurencji,

— poszanowanie zasady jednorazowej pomocy, oraz

— ograniczenie pomocy do ściśle niezbędnego minimum,

— zastosowanie pomocy na restrukturyzację zgodnie z decyzją Sernam 1,

— zgodność z Traktatem wszystkich środków pomocowych uznanych lub ponownie uznanych za nowe i/ lub za te wpłacone w sposób nieprawidłowy,

Wobec tych wątpliwości konieczna staje się ponowna analiza planu restrukturyzacji Sernam.

2.6. Wszczęcie procedury — przypomnienie

- (42) W następstwie pierwszego sprawozdania rocznego i w następstwie wyżej wzmiankowanej skargi, Komisja stwierdziła, że dokonana została wpłata części pomocy, pomimo że pewna liczba podstawowych warunków decyzji Sernam 1 nie została spełniona. W tym względzie Komisja stwierdziła nieprawidłowe zastosowanie pomocy i wyraziła wątpliwości, zwłaszcza co do następujących punktów:

⁽¹⁾ Na tę kwotę składało się 448 mln EUR (2938 milionów franków francuskich) pomocy na restrukturyzację i około 7 mln EUR wkładu kapitału początkowego wniesionego w dniu 1 lutego 2000 r. przez SNCF podczas transferu środków z majątku własnego na rzecz nowej filii, która stanowiła jego własność w 100 %, Sernam SCS (szczegółowo tabela nr 3) oraz 34 plus 21 mln EUR (222 mln FRF plus 140 mln FRF) z tytułu umów na przewóz bagaży, prasy i dostaw; całkowita dozwolona kwota wynosiła więc 503 mln EUR (3 300 mln FRF). Aby uzyskać więcej szczegółów, odsyła się do decyzji Sernam 1 i do wszczęcia procedury nr C 32/03. (Sumy w euro i w przeliczeniu na franki francuskie są zaokrąglone do jednego miliona w treści niniejszej decyzji.)

⁽²⁾ Dla przypomnienia, Geodis miał nabyć 60 % Sernam za symboliczną kwotę 1 EUR (patrz pkt 51 decyzji Sernam 1).

⁽³⁾ Nie ma ograniczenia odpowiedzialności w spółkach komandytowych zwykłych.

⁽⁴⁾ Sofivir z kolei znajduje się w posiadaniu akcjonariuszy będących osobami fizycznymi oraz w posiadaniu Crédit agricole.

⁽⁵⁾ Aby zapoznać się ze szczegółowym podziałem tej kwoty, należy odnieść się do wszczęcia procedury nr C 32/03.

(43) Otwierając procedurę nr C 32/03, Komisja przypominała, że konieczne byłoby zweryfikowanie, czy elementy, których zmiana została uznana w decyzji o wszczęciu procedury za zgodną z decyzją Sernam 1, zostaną prawidłowo wprowadzone (zwłaszcza te odnośnie do konkretnego zaproszenia zainteresowanych na dzień 31 stycznia 2003 r.⁽¹⁾) rynków do ubiegania się o zamówienia — dotyczy to kontraktów zawartych przez SNCF i SCS Sernam w zakresie przewozu bagaży klientów, prasy i dostaw SNCF), a także przypominała, że wobec tych wątpliwości konieczna staje się ponowna analiza dokumentacji w oparciu o kompletny, uaktualniony i uwzględniający nowe okoliczności plan restrukturyzacji.

2.7. Przyszłe działania

(44) W następstwie wszczęcia przez Komisję procedury i zgodnie z klauzulami o nieważności ujętymi w porozumieniu zawartym, z jednej strony, przez SNCF i Geodis, a z drugiej strony przez COGIP — w przypadku wszczęcia przez Komisję procedury lub w przypadku odwołania do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich⁽²⁾, SNCF miała przejąć 15 % akcji Sernam nabytych odpowiednio przez Geodis i COGIP.

(45) Według ostatnich informacji dostarczonych przez Francję, kwota pomocy wniesionej przez Republikę Francuską na rzecz Sernam, poczynwszy od wydzielenia z tej ostatniej filii, wynosi 489,1 mln EUR. Ta kwota rozkłada się na 6,7 mln EUR kapitału początkowego, 419,6 mln EUR kapitału operacyjnego, 33,5 mln EUR kredytu udziałowego oraz 29,3 mln EUR odpowiadających dodatkowym kosztom związanym z kolejarzami⁽³⁾. Ta suma ogólna odpowiada kwocie 448 mln EUR pomocy na restrukturyzację, z planu zatwierdzonego przez Komisję w maju 2001 r., powiększonej o 41 mln EUR dla uwzględnienia nowych okoliczności zaistniałych po ogłoszeniu decyzji Komisji (dla zrównoważenia dodatkowych wysiłków, zwłaszcza w zakresie zamykania oddziałów).

(46) Inne działania, zapowiedziane przez Francję głównie podczas przedstawiania swoich uwag dotyczących wszczęcia procedury, takich jak uaktualnienie planu restrukturyzacji Sernam, zostały zrekapitułowane poniżej, w rozdziale dotyczącym uwag Francji.

(47) Ponadto [...] władze francuskie [...] powiadomiły o swojej decyzji sprzedaży Sernam. Warunki tej sprzedaży są następujące:

- przejrzysty i niedyskryminacyjny proces sprzedaży,
- poszukiwanie europejskiego nabywcy, oraz
- sprzedaż po cenie rynkowej.

(48) W tym celu władze francuskie zwróciły się do banku, który jest zobowiązany do zidentyfikowania na poziomie europejskim potencjalnych nabywców. Według wskazań władz francuskich terminem ostatecznym tej sprzedaży byłaby data [...].

(49) Komisja odnotowuje zatem intencję władz francuskich dotyczącą sprzedaży spółki Sernam w całości (włącznie z aktywami i pasywami).

3. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

(50) Wspólne uwagi wielu zainteresowanych stron trzecich, pragnących nie ujawniać tożsamości, zostały zrekapitułowane poniżej. Uwzględniając okoliczności sprawy, a zwłaszcza wnioski przedstawione przez Komisję we wszczęciu procedury, te strony trzecie przedstawiają następujące uwagi:

(51) Udzielenie zezwolenia na plan restrukturyzacji było zależne od sprzedaży większości posiadanych przez SNCF udziałów w kapitale Sernam prywatnemu inwestorowi, zobowiązującemu się do wniesienia wkładu „własnego” rzędu 20 % na koszty restrukturyzacji Sernam;

(52) Sernam miał dostarczyć środka przeciwdziałającego wystarczającego dla tej pomocy na restrukturyzację, w formie zmniejszenia swojego obrotu (o co najmniej 18 %) i swych udziałów w rynku, w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych zniekształceń konkurencji. W tym względzie strony skarżące odnotowują, że w pkt 75 akapit czwarty streszczenia Komisja zaznacza, że: „Pomimo że Francja zaproponowała zamknięcie dodatkowych [...] ⁽⁴⁾ oddziałów Sernam, nie jest jasne, czy z jednej strony ten środek przeciwdziałający byłby wystarczający i czy, z drugiej strony, przy uwzględnieniu nowego kontekstu dokumentu, jaki został powyżej opisany, byłby on możliwy do przyjęcia”. Strony skarżące uważają, że przy uwzględnieniu znaczącego zwiększenia (o co najmniej 108 milionów EUR (67+41 mln EUR)) kwoty pomocy na restrukturyzację, o które zabiega się dla Sernam, oraz przedłużenia o co najmniej rok okresu restrukturyzacji, zamknięcie dodatkowych oddziałów nie jest w żadnym wypadku wystarczającym środkiem przeciwdziałającym;

⁽¹⁾ Zgodnie z dyrektywą Rady 93/38/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. koordynującą procedury udzielania zamówień publicznych przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji (Dz.U. L 199 z 9.8.1993, str. 84), zmienioną dyrektywą 98/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 101 z 1.4.1998, str. 1). Dyrektywa 93/38/EWG została zastąpiona dyrektywą 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 1).

⁽²⁾ W decyzji o wszczęciu procedury Komisja uznała te klauzule o nieważności za niezgodne z prawem wspólnotowym.

⁽³⁾ Środki wyrównawcze wpłacone Sernam przez SNCF z tytułu dodatkowych kosztów związanych z zatrudnionymi w Sernam kolejarzami.

⁽⁴⁾ Informacja poufna nieopublikowana.

- (53) Kwota dozwolonej w 2001 r. pomocy nie powinna być przekroczyć minimum niezbędnego do przywrócenia Sernam zdolności do wykonywania działalności. W szczególności Komisja powinna sprawić, żeby Sernam nie mogło od tego czasu dysponować środkami płynnymi, które pozwoliłyby mu na dalsze praktykowanie, tak jak ma to obecnie miejsce, cen niższych od rynkowych i na „zwalnianie” doświadczanego personelu u swych konkurentów (patrz: ust. 96 streszczenia Komisji);
- (54) Strony skarżące uważają, że Sernam nie powinno zostać dopuszczone do ponownego rozpoczęcia restrukturyzacji i nie powinno mieć dalszego dostępu do pomocy oraz do zniekształcania konkurencji wyłącznego dlatego, że nie przestrzega (podobnie jak SNCF) warunków określonych w decyzji z dnia 23 maja 2001 r.;
- (55) Komisja powinna odrzucić każdy nowy, przedstawiony przez Sernam/SNCF i Francję, plan inwestycji i rozwoju, zważywszy, że Sernam/SNCF i Geodis w sposób rozmyślny postępują sprzecznie z postanowieniami dozwolonego przez Komisję planu restrukturyzacji oraz zważywszy na fakt, że ustalono, iż te podmioty nie będą uczestniczyć w żadnym dochodzeniu Komisji dotyczącym tego pierwotnego planu restrukturyzacji, przez wzgląd na klauzule zawieszające protokołu w sprawie porozumienia podpisanego przez SNCF i Geodis.
- (56) W oparciu o zasadę jednorazowej pomocy Komisja powinna czuwać nad tym, żeby Sernam nie było upoważnione do otrzymania dodatkowej pomocy. Przyjąwszy, że działania podjęte przez SNCF odnośnie do prywatyzacji Sernam i wdrożenia zatwierdzonego planu restrukturyzacji nie były wystarczające, żeby w ustalonym terminie przywrócić Sernam zdolność do wykonywania działalności, Komisja powinna przedsięwziąć niezbędne działania, aby Sernam zostało postawione w stan likwidacji i nie miało już dostępu do nowych środków pomocy państwa.
- (57) W piśmie z dnia 19 maja 2004 r., zarejestrowanym w dniu 24 maja 2004 r., strony trzecie przesyłają dodatkowe informacje, według których liczba zamykanych przedsiębiorstw w sektorze transportu we Francji zwiększyła się o 21,37 % (źródło INSEE) w ciągu dwunastu miesięcy poprzedzających marzec 2004 r. Zdaniem stron trzecich, poważne trudności finansowe sektora transportu drogowego we Francji są spowodowane „złą koniunkturą, ale również przyczynami strukturalnymi. Przedsiębiorstwa transportowe nie dysponują żadnym zakresem swobody działania z racji braku środków własnych i środków płynnych. Tak więc, gdy tylko tracą kontrakt lub gdy któryś z ich klientów bankrutuje, rzeczywiście nie mogą temu sprostać. Jako że ich zabezpieczenia są często niewystarczające, przewoźnicy z większym trudem zdobywają zaufanie bankowców, załadowców, czy też swoich dostawców”.
- (58) Co więcej, strony trzecie wskazują przykładowo kilku klientów przedsiębiorstwa „X”⁽¹⁾, którym Sernam niedawno jeszcze miał proponować ceny o 10 % do 30 % niższe od cen oferowanych przez przedsiębiorstwo „X”:

Klientela „X”	Proponowana przez Sernam obniżka ceny w porównaniu z ceną	Region
Klient 1	-30 %	Amiens
Klient 2	-15 %	Paryż
klient 3	-10 %	Paryż
Klient 4	-20 %	Paryż
Klient 5	-20 %	Paryż
Klient 6	-20 %	Paryż

- (59) Ponadto te strony trzecie zaznaczają, że Sernam systematycznie przyciągało personel pochodzący z przedsiębiorstwa „X”⁽²⁾, oferując dopłaty w wysokości 30 % do stawek wynagrodzenia stosowanych przez przedsiębiorstwo „X”.
- (60) Strony trzecie wnioskuje stąd, że Sernam usiłuje wykorzystać otrzymywane środki pomocowe w celu uzyskania konkurencyjnej przewagi na rynku, ze szkodą dla swoich konkurentów. Wnoszą one o decyzję odmowną i bezzwłoczną windykację przyznanej już Sernam pomocy. Ubiegają się ponadto o to, żeby ewentualna sprzedaż Sernam odbywała się na tych samych warunkach, jakie w roku 2001 r. zostały narzucone Geodis oraz żeby przebiegała ona na drodze stosownego zaproszenia do składania ofert.

4. UWAGI FRANCJI

- (61) W pismach z dnia 19 czerwca 2003 r., 26 listopada 2003 r. i 14 kwietnia 2004 r. Francja przedłożyła uwagi w odpowiedzi na wszczęcie procedury przez Komisję w odpowiedzi na uwagi stron trzecich i w następstwie odbytych spotkań roboczych.

STRESZCZENIE UWAG FRANCJI

- (62) Władze francuskie uznają, że dostarczyły one wszystkich elementów w odpowiedzi na wątpliwości wyrażone przez Komisję:

— znaczące zmniejszenie obrotu Sernam miało faktycznie miejsce,

(¹) Działającego w tym samym konkurencyjnym segmencie rynku co Sernam.

(²) Zwłaszcza w regionie Paryża.

- SNCF nie zastąpi Geodis w pokryciu zapotrzebowania Sernam na środki obrotowe. To zapotrzebowanie finansowania, które w roku 2001 zostało oszacowane na 67 mln EUR, dzisiaj wynosi jedynie 7,8 mln EUR i zostanie pokryte za pomocą bieżących bankowych linii kredytowych,
 - ceny sprzedaży, tak w zakresie spedycji, jak i ładunków zbiorowych oraz usług ekspresowych, w istocie uległy podwyższeniu między 2000, 2001 i 2002 r.
 - kontrakty na przewóz prasy, bagażu i dostaw, których wartość pozostała niezmienną, zostały faktycznie otwarte dla konkurencji,
 - Sernam rzeczywiście otrzymało certyfikat jakości; w tym przypadku chodzi o oznakowanie CLIQ,
 - zwrot Sernam w kierunku spedycji ekspresowej istotnie został dokonany. Jest to zresztą jeden z kluczowych elementów decydujących o sukcesie planu naprawczego Sernam,
 - rozwój systemu TBE jest również jednym z głównych elementów rozwoju Sernam.
- (63) Skądinąd, i jak to przyznaje Komisja w swej decyzji o wszczęciu procedury, pozostałe elementy planu były repektowane:
- przystąpiono do zamykania oddziałów i jest ono kontynuowane, wykraczając poza zakres decyzji Sernam 1,
 - w następstwie powrotu kolejarzy do SNCF w ciągu dwóch lat odnowiono 4/5 personelu, co pozwoliło na zastosowanie nowego terenowego systemu komunikacji wewnętrznej sprzyjającego inicjatywom lokalnym, tak żeby rozwinąć nową kulturę zorientowaną na wyniki,
 - reorganizacja oddziałów produkcyjnych jest w toku,
 - zorganizowano szkolenia dla pracowników,
 - zakończono wdrażanie nowego planu transportu,
 - realizowana jest również zmiana systemów informatycznych na systemy Geodis.
- (64) Jedynie wsparcie Geodis na rzecz Sernam nie mogło zostać zrealizowane na warunkach i w terminie przewidzianych w protokole w sprawie porozumienia podpisanym przez SNCF i Geodis w dniu 21 kwietnia 2000 r.
- warunkiem rozwiązującym te porozumienia. W związku z tym SNCF przejęło 15 % akcji Sernam nabytych odpowiednio przez Geodis i COGIP.
- (66) Co się tyczy klauzul rozwiązujących protokoły podpisane przez SNCF i Geodis oraz przez SNCF i COGIP, władze francuskie uważają, że uwzględniając podjęte przez inwestora ryzyko, klauzule te nie były ani przesadne, ani sprzeczne z prawem wspólnotowym. Jako że decyzja Komisja nie nastąpiła do dnia 31 grudnia 2000 r. (czyli w terminie związanym z klauzulami rozwiązyjącymi), Geodis zgodziło się na przedłużenie protokołu w sprawie porozumienia z dnia 21 kwietnia 2000 r. aż do dnia 30 czerwca 2001 r. (protokół ten zawierał klauzulę zawieszającą, związaną z przyjęciem przez Komisję, przed dniem 31 grudnia 2000 r., ostatecznej decyzji o zgodności). W międzyczasie, w dniu 23 maja 2001 r., pojawiła się decyzja Sernam 1. Jednakże zdaniem władz francuskich stała się ona ostateczna dopiero w dniu 14 września 2001 r., dwa miesiące po jej opublikowaniu. Wtedy protokół uległ przedawnieniu i SNCF była zmuszona do renegocjowania z Geodis nowego protokołu. Przypomina się, że chociaż SNCF jest głównym akcjonariuszem Geodis, będącym w posiadaniu 45 % kapitału spółki, nie sprawuje nad nią kontroli i ponadto nie może brać udziału w głosowaniu decyzji Geodis dotyczących Sernam. SNCF nie miało zatem żadnej możliwości przymuszenia Geodis do stosowania protokołu, który uległ przedawnieniu, nawet gdyby decyzja była stosowalna od momentu jej notyfikacji państwu członkowskiemu. W zamian SNCF zrobiło wszystko, co było w jego mocy, aby zastosować plan restrukturyzacji.
- (67) Władze francuskie wnioskuje stąd, że przedawnienie pierwszego protokołu (z racji braku ostatecznej decyzji odnośnie do Geodis przed dniem 30 czerwca 2001 r.), czas trwania negocjacji drugiego protokołu oraz narzucone przez Geodis modyfikacje w stosunku do pierwszego protokołu (z racji jego trudności finansowych), nie mogą być przypisane ani Sernam, ani SNCF, ani też władzom francuskim.
- (68) Niemniej, według władz francuskich, przedawnienie tych porozumień nie przeszkodziło dalszemu rozwojowi synergicznych działań pomiędzy Geodis, COGIP i Sernam. [...].

4.2. Terminy wdrożenia planu

UWAGI FRANCJI W UJĘCIU BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWYM

4.1. Nieważność porozumień SNCF z Geodis i COGIP

- (65) Władze francuskie zaznaczają, że protokoły zawarte przez Geodis i COGIP zostały nieważnione, ze względu na fakt wszczęcia procedury przez Komisję, co było

- (69) Władze francuskie zaznaczają, że chociaż środki konsolidacyjne zostały wdrożone, począwszy od 2000 roku, początek stosowania planu restrukturyzacji mógł faktycznie nastąpić dopiero w dniu 1 stycznia 2003 r., wraz z przybyciem do Sernam Pana Charlesa Henriego Brousseau, jako Prezesa-Dyrektora Generalnego oraz Pana Jeana Michela Tremeleta, jako fyrektora ds. finansów, a więc z sześciomiesięcznym opóźnieniem.

4.3. Zwiększenie pomocy o 41 mln EUR

(70) Francja zaznacza, że ta potrzeba finansowania odpowiada w istocie finansowaniu strat odnotowanych w ciągu okresu koniecznego na negocjacje mające na względzie przystosowanie planu do nowych okoliczności. Te nowe okoliczności wynikają z zaistniałych zmian, zarówno w łonie Geodis, jak i w ogólnym środowisku ekonomicznym w okresie wstępnego postępowania wyjaśniającego sprawy prowadzonego przez Komisję po decyzji Sernam 1.

(a) Wpływ pogorszenia jakości usług kolejowych ([...] mln EUR) W następstwie piętnastodniowego strajku wiosną 2001 roku SNCF było zmuszone zaakceptować zawieszenie stosowania planu transportu kolejowego wokół węzła kolejowego w Villeneuve St-Georges. Aby ograniczyć straty klientów, Sernam było zmuszone w pilnym trybie zastąpić ten plan planem transportu drogowego, który to, w tym nagłym przypadku, nie mógł zostać zoptymalizowany, a ceny nie mogły być wynegocjowane na korzystnych warunkach. Z tego powodu Sernam poniosło szkodę, którą można oszacować na [...] mln EUR w roku 2001, włączając w to straty obrotu o [...] mln EUR oraz koszty w wysokości [...] mln EUR spowodowane sporami wyjątkowymi, którym Sernam był zmuszony stawić czoła.

(b) Nieprzewidywalne przesunięcie terminu wdrożenia planu naprawczego ([...] mln EUR) Do pogorszenia jakości usług kolejowych dołączyły straty eksploatacyjne odpowiadające siedmiu miesiącom niepewności (od czerwca do grudnia 2001 r.) związanej z trudnymi negocjacjami z Geodis. Z racji przedawnienia porozumień między SNCF i Geodis, które wygasły z końcem 2000 roku, SNCF pod koniec 2001 roku ponownie zostało zmuszone do renegowacji z Geodis nowego protokołu w sprawie porozumienia (w dniu 21 grudnia 2001 r.), ponieważ pozostali przejmujący, którzy wyrazili zainteresowanie w odpowiedzi na zaproszenie do składania ofert, w międzyczasie zwrócili się ku innym inwestycjom. Rozmowy te były tym bardziej trudne, iż sama sytuacja Geodis uległa pogorszeniu w roku 2001. Ta zaistniała w podpisaniu nowych porozumień zwłoka tym samym przedłużyła w tej samej mierze okres ciężkich strat z powodu opóźnienia wdrożenia planu naprawczego, które mogło zostać rozpoczęte dopiero w dniu 1 stycznia 2002 r. Dodatkowe straty skumulowane osiągają kwotę około [...] mln EUR.

(c) Dodatkowe koszty zamykania agencji ([...] mln EUR) i globalna oszczędność z tytułu dodatkowych kosztów związanych z kolejarzami ([...] mln EUR): Przekroczenie finansowania planu restrukturyzacji ([...] mln EUR) daje się zasadniczo wyjaśnić wyższym, niż przewidywany, kosztem zamykania agencji (zwolnienia, zaostrenie ustawodawstwa socjalnego itp.). Zostało ono zrekompensowane w całości zmniejszeniem kosztów dodatkowych z tytułu personelu ze statusem kolejarza ([...] mln EUR). Wnioski pracowników służby stałej o powrót na łono SNCF były liczniejsze i zostały złożone wcześniej, niż się spodziewano, lecz żądania geograficzne

wysuwane przez tychże pracowników opóźniły ich ponowne zaszeregowanie oraz zakłóciły funkcjonowanie agencji i zwiększenie wydatków związanych z tymi powrotami, w stosunku do tych wynikających ze zwyczajnego planu socjalnego. Pierwotny plan przewidywał utrzymanie [...] pracowników służby stałej (kolejarzy). W rzeczywistości jedynie [...] kolejarzy pozostało w Sernam, co przedstawia oszczędność spodziewanych dodatkowych wydatkach oszacowaną na [...] mln EUR. Jednocześnie, jako że powroty na łono SNCF odbywały się szybciej (blisko [...] w czasie jednego miesiąca listopada 2000 roku oraz blisko [...] na przestrzeni czterech miesięcy 2001 roku) i były liczniejsze niż przewidywano, w roku 2001 Sernam było zmuszone pilnie zatrudnić, na umowach prywatnych, niewyszkolony personel w większej liczbie niż przewidywano. Na koniec, nadwyżkowe środki obrotowe zostały stopniowo wchłonięte, generując dodatkowy koszt zwolnień w stosunku do planu pierwotnego.

(d) Kredyt partycypacyjny ([...] mln EUR) Zgodnie z protokołem w sprawie porozumienia podpisanego z Geodis w dniu 21 grudnia 2001, wysokość kredytu partycypacyjnego faktycznie wpłaconego przez SNCF zmniejszyła się do kwoty już zrealizowanych inwestycji i poniesionych w okresach obrachunkowych 2000 i 2001. Z tego tytułu kwota wpłaconej pożyczki zmniejszyła się o [...] mln EUR.

4.4. Spodziewane 67 mln EUR ze strony Geodis (zgodnie z decyzją z dnia 23 maja 2001 r.)

(71) Według władz francuskich, całkowity koszt restrukturyzacji, wynoszący 515 mln EUR, przyjęty w decyzji Sernam 1, powinien zostać sfinansowany w wysokości 448 mln EUR przez SNCF i w wysokości 67 mln EUR — przez Geodis. Wysoka kwota dotycząca zapotrzebowania na środki obrotowe (dalej zwanego „ZSO”), wynosząca 61 mln EUR, wynika z dezorganizacji pod koniec roku 2000 związanej z masowymi powrotami kolejarzy (ponad 1600 powrotów w roku obrachunkowym 2000). Francja zaznacza, że ta suma przedstawiała kwotę kredytu eksploatacyjnego przyznanego przez Geodis na rzecz Sernam (finansowanie ZSO). W istocie, skutkiem tych zakłóceń były opóźnienia i incydenty w zakresie transportu towarów, przyczyniające się tym samym do powstawania licznych spraw spornych oraz nader znaczącego przedłużenia kredytu dla klienta. Pod koniec roku 2000 średni okres pokrycia zadłużenia klientów przekraczał cztery miesiące. Władze francuskie zaznaczają, że podczas pierwszej połowy 2002 r. prognozowanie względem ZSO zmniejszyło się do [...] mln EUR, oszacowanych na podstawie spodziewanego średniego, około trzydziestodniowego obrotu, i finansowanych przy pomocy bieżących środków bankowych. Na dzień 31 grudnia 2002 r., ZSO wynosiło już tylko [...] mln EUR i było finansowane przy pomocy bieżących bankowych linii kredytowych. Zdaniem Francji, środki przedsięwzięte przez Sernam dla zmniejszenia zapotrzebowania na środki obrotowe, pozwalają zatem stwierdzić, iż początkowo przewidywana kwota 67 mln EUR, której sfinansowanie miał zapewnić Geodis, nie jest już odtąd niezbędna.

4.5. Ceny stosowane przez Sernam

- (72) Władze francuskie zaznaczają, że Sernam wdrożyło, począwszy od 1995 roku, nową zwyczajową strategię taryfową mającą na celu przywrócenie rentowności jego działalności, rewaloryzując dochody ze spedycji ekspresowej i tradycyjnej. Ta polityka znajduje swe odbicie w konkretnych rezultatach, przedstawionych poniżej:
- (73) Spedycja ekspresowa aby dokonać porównania pozycji Sernam z rynkiem, Sernam przyjął jako wskaźnik cenę za kilogram. W istocie, średnia waga wysyłki Sernam jest wyższa niż średnia waga wysyłki na rynku ([...] kg wobec 29 kg pod koniec czerwca 2003 r.). Tymczasem cena kilograma wysyłki maleje ze wzrostem wagi (im większa jest waga wysyłanego towaru, tym cena wysyłki jednego kilograma jest niższa). W trosce o porównywalność danych Sernam dokonał porównania dla cen jednego kilograma wysyłek, których waga mieściła się pomiędzy 25 kg a 35 kg, czyli dla średniej wagi wysyłek obserwowanych na rynku spedycji ekspresowej.

Drugi kwartał 2003 r. ekspres	Sernam (ogółem)	Sernam w przedziale wag od 25 do 35 kg	Rynek (ta sama waga)
Cena/kg w EUR	[...]	[...]	1.07
Waga wysyłkowa w kg	[...]	[...]	29.00

- (74) W odniesieniu do wysyłek Sernam mieszczących się w średnim rynkowym przedziale wagowym, cena Sernam wynosi zatem [...] EUR/kg, przy średniej cenie rynkowej 1,07 EUR/kg. W tym średnim przedziale wagowym cena stosowana przez Sernam byłaby więc wyższa od rynkowej.
- (75) Ponadto władze francuskie zaznaczają, że podwyżka cen Sernam wynosi [...] punktów na pierwszy kwartał 2003 r. w stosunku do pierwszego kwartału 2001 r., przy 13-punktowym wzroście rynku. W tym samym czasie waga wysyłki Sernam wzrosła w bardzo znaczący sposób (wzrost o [...] punktów) w stosunku do rynku (obniżka o 7 punktów). W tej mierze, że cena jednego kilograma maleje wraz ze wzrostem wagi, skoro średnia waga wysyłek Sernam wyraźnie wzrasta, podczas gdy maleje ona na rynku, można by spodziewać się, iż wartość wskaźnika ceny/kg Sernam wyraźnie się obniży. Tym-

czasem wskaźnik ceny/kg Sernam wzrasta i ten wzrost jest nawet wyższy od rynkowego. Podwyżka Sernam ceny za kilogram jest zatem znacząco większa niż podwyżka na rynku. To stwierdzenie zostało potwierdzone przez dostępne dane na drugi kwartał 2003 r., z wyłączeniem nocnych dostaw Sernam.

- (76) Spedycja tradycyjna: Władze francuskie zaznaczają, że taka sama analiza została przeprowadzona w odniesieniu do wysyłek, których waga mieści się w przedziale od 95 do 105 kg (średnia waga wysyłek obserwowana na rynku spedycji).

(77)

Drugi kwartał 2003 r. spedycja	Sernam	Sernam w przedziale wag od 95 do 105 kg	Rynek
Cena/kg w EUR	[...]	[...]	0.33
Waga wysyłkowa w kg	[...]	[...]	98.00

- (78) Cena wysyłek Sernam, mieszczących się w średnim rynkowym przedziale wagowym, wynosi [...] EUR/kg, jest zatem wyższa od ceny rynkowej.

- (79) Ponadto władze francuskie zaznaczają, że stopniowy wzrost cen Sernam przewyższa [...] progresję na rynku w okresie od pierwszego kwartału 2001 r. do pierwszego kwartału 2003 r. (i jest identyczny w okresie od pierwszego kwartału 2001 r. do drugiego kwartału 2003 r.). W tym samym czasie waga wysyłkowa Sernam nieznacznie wzrosła (wzrost o [...] punkty) w stosunku do rynku (obniżka o 3 punkty). Ponieważ cena jednego kilograma spada ze wzrostem wagi, zmiany cen Sernam za kilogram były również znacznie większe niż te na rynku. To stwierdzenie zostało potwierdzone przez udostępnione dane za drugi kwartał 2003 r.

4.6. Zmiana wyniku Sernam

- (80) Władze francuskie zaznaczają przede wszystkim, że Sernam nie jest prawnie zobowiązane do prowadzenia skonsolidowanej księgowości i że, w konsekwencji, nie można wysunąć zarzutu, iż nie przystąpiło do opublikowania informacji dotyczącej takiego sprawozdania. Jednakże władze francuskie przekazały Komisji skonsolidowane sprawozdania finansowe za rok 2002.

- (81) Odnośnie do ewolucji wyników, począwszy od 2000 roku po przewidywaniach na rok 2006, władze francuskie dostarczają następujących informacji:

	2000	2001	2002	03 przew.	03 fakt.	2004	2005	2006
Obrót	552	573	449	430	414	431	452	449
Nadwyżka ekspl.brutto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dotacje na amortyzację	b.d.	[...]	[...]	[...]	b.d.	[...]	[...]	[...]
Dotacje na prowizje	b.d.	[...]	[...]	[...]	b.d.	[...]	[...]	[...]
Koszty restrukturyzacji	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odstąpienie od kred. partyc.	b.d.	[...]	[...]	[...]	b.d.	[...]	[...]	[...]
Wynik finansowy	b.d.	[...]	[...]	[...]	b.d.	[...]	[...]	[...]
Wynik przed opodatkow.	-104.0	-102.0	-78.3	-87.1	-85.0	-40.9	0.1	3.4

- (82) Zgodnie z tymi wskazaniem, i w oparciu o przewidywane i częściowo już zastosowane środki restrukturyzacyjne, Sernam powinno uzyskać w roku 2005 wynik neutralny i powinno zacząć osiągać zyski w 2006 r.

4.7. Udziały Sernam w rynku

- (83) Zdaniem władz francuskich, z tabeli sporządzonej przez biegłych rewidentów na podstawie danych liczbowych opublikowanych w czasopiśmie Logistique Magazine, klasyfikującym podmioty gospodarcze według działalności, wynika przede wszystkim, że w latach 1998—2002 Sernam przeszło z trzeciego na dziesiąte miejsce na rynku spedycji tradycyjnej we Francji i w tym samym okresie — z piątego na szóste miejsce na rynku spedycji ekspresowej. Władze francuskie odtworzyły tę tabelę:

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazi- ne		Sernam		Logistique Magazi- ne		Logistique Magazi- ne	
	Udział w rynku w %	Poz.	Udział w rynku w %	Poz.	Udział w rynku w %	Poz.	Udział w rynku w %	Poz.	Udział w rynku w %	Poz.
Spedycja tradycy- cyjna Francja	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Spedycja ekspre- sowa Francja	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Spedycja tradyc. międzynar.	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazi- ne		Sernam		Logistique Magazi- ne		Logistique Magazi- ne	
	Udział w rynku w %	Poz.	Udział w rynku w %	Poz.	Udział w rynku w %	Poz.	Udział w rynku w %	Poz.	Udział w rynku w %	Poz.
Spedycja ekspres. międzynar.	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. Redukcja obrotu

- (84) Zgodnie z pismem władz francuskich z dnia 14 kwietnia 2004 r., ewolucja wysokości obrotu Sernam przedstawia się następująco:

Obrót-1								
Obrót Sernam	2000	2001	2002	2003 (przew.)	2003 (fakt.)	2004	2005	2006
Obrót Sernam w mln EUR	552	573	449	430	414	431	452	449
Obrót Sernam (podstawa 100 w 2000 r.)	100	104	81	78	75	b.d.	b.d.	b.d.
Zmniejszenie obrotu roczne- go w mln EUR		4	-22	-4	-6	b.d.	b.d.	b.d.
Zmiana obrotu w % między rokiem a rokiem przedmio- towym (*)		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

Obrót-2					
Spedycja ekspresowa w liczbach — dane brut- to (bez poprawek wobec zmian na rynku)	2000	2001	2002	2003	Zmiana mię- dzy 2000— 2003 w %
Obrót Sped. Ekspres. Sernam w mln EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obrót Sped. Tradyc. Sernam w mln EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stosunek spedycji ekspresowej do spedyc- cji tradycyjnej Sernam	[...]	[...]	[...]	[...]	
Obrót: Sped. ekspres. + tradycyjna (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Udział sped. ekspres. w % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Udział sped. trad. w % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	

Obrót-3	2000	2001	2002	2003	zmiana między 2000-2003 w pkt
Dane sped. eksp. — sped. tradyc. w pkt (podstawa 100 w 2000 r.) (dane korygowane wynikami rynku)					
Sped. eksp. Sernam (korygowana wynikami na rynku)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sped. tradyc. Sernam (korygowana wynikami na rynku)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stosunek sped. eksp. do sped. tradyc. (korygowany wynikami na rynku)	[...]	[...]	[...]	[...]	

(*) Informacja niewynikająca bezpośrednio z informacji władz francuskich, lecz dodana przez Komisję.

- (85) Według Francji ewolucja wysokości obrotu realizowanego przez Sernam na rynku spedycji tradycyjnej i ekspresowej między 2000 a 2003 rokiem wskazuje, z jednej strony, na osłabienie pozycji Sernam na tych dwóch rynkach, a z drugiej strony, na określoną reorientację działalności Sernam na rynek usług ekspresowych.
- (86) Obroty Sernam obniżyły się o 18 % między 2000 i 2005 rokiem. Część obrotów związanych ze spedycją tradycyjną miała zmniejszyć się o [...] %, a ta związana ze spedycją ekspresową — o [...] % w latach 2000—2003. Jeśli wziąć pod uwagę poprawki naniesione przez władze francuskie dla uwzględnienia ewolucji rynku, zmniejszenie obrotów Sernam na rynku spedycji tradycyjnej byłoby, w tym samym okresie, jeszcze wyraźniej bardziej znaczące (o [...] %), podczas gdy obroty na rynku spedycji ekspresowej zmalały tylko nieznacznie, osiągając [...] % zamiast [...] %.
- (87) Ponadto, jak to zaznaczają władze francuskie, nastąpiła określona reorientacja działalności, w tej mierze, w jakiej stosunek spedycji ekspresowej do spedycji tradycyjnej wyniósł [...] w 2000 r. i [...] w 2003 r. Udział spedycji tradycyjnej Sernam zmniejszył się zatem na korzyść spedycji ekspresowej. Niemniej, jeśli rozpatrywać to inaczej, uwzględniając skumulowane obroty spedycji tradycyjnej i ekspresowej, spedycja tradycyjna jest działalnością wyraźnie przeważającą — realizując [...] % obrotu w 2000 r. i [...] % obrotu w 2003 r., przy [...] % i [...] % wysokości obrotu zrealizowanego w tych samych okresach z tytułu spedycji ekspresowej.

4.9. Redukcja liczby zatrudnionych

- (88) Liczba zatrudnionych w Sernam została zmniejszona w następujący sposób:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Decyzja z 23.5.2001 r.	5050			3900		2600	
Zatrudnienie Sernam — 31.12			4257	3800	3259	2995	[...]

- (89) Zgodnie z decyzją z dnia 23 maja 2001 r. miała nastąpić redukcja liczby zatrudnionych do 2600 pracowników w roku 2004. Faktycznie jednak, liczba zatrudnionych w roku 2004 będzie jeszcze wynosić 2995 pracowników, ale w roku 2005 — [...], czyli będzie niższa od liczby docelowej wyznaczonej na 2004 r.
- (90) Taka zalecana redukcja stanu zatrudnionych powinna umożliwić znaczne oszczędności i powinna przyczynić się do elastyczności i przystosowania Sernam koniecznych do realizacji jego innowacyjnych celów.

4.10. Zamykanie i reorganizacja oddziałów

- (91) Zamykanie oddziałów: Władze francuskie zaznaczają, że w zakresie zamykania oddziałów sortowania Sernam przekroczy zasięg zadań wyznaczonych w decyzji z dnia 23 maja 2001 r.:

	1999	2001 (31.12)	2002 (30.6)	Cel na ko- niec 2002	Cel na ko- niec 2003		
Cele decyzji z dnia 23.5.2001 r.	107	87	80	74	72	32.71 %	
(na dzień 31.12 każde- go roku)		2001 (31.12)	2002 (31.12)		2003 (31.12)	2004 (31.12)	2005 (31.12)
Liczba oddziałów Ser- nam		87	74		62	61	61
Zmiany w % między 1999 et 2005							-43

Według władz francuskich dane pisane kursywą są prognostyczne.

- (92) Reorganizacja oddziałów: Dawna sieć Sernam była bardzo źle przystosowana do realizacji zysku, w tej mierze, że była nadmiernie rozbudowana (co do ilości oddziałów), źle zlokalizowana (zwłaszcza z bardzo kosztownymi oddziałami usytuowanymi w centrum miasta (region paryski)) i dysponująca oddziałami sortowania niedostosowanymi z racji samego ich zagospodarowania⁽¹⁾. Zmniejszenie liczby oddziałów blisko o połowę, jak również częściowe przeniesienie działalności sortowania z centrum na przedmieścia, do oddziałów przystosowanych do transportu drogowego, pozwoliło zmniejszyć o połowę wydatki Sernam na najem i jest jednym z kluczowych elementów racjonalizacji i zwiększania efektywności działalności związanej z formowaniem ładunków zbiorowych i spedycją, z zamiarem przywrócenia Sernam trwałej zdolności do wykonywania działalności.

4.11. Decentralizacja i modernizacja pozostałych oddziałów

- (93) Wśród oddziałów Sernam trwałej eksploatacji, dwadzieścia pięć oferuje warunki fizyczne niezgodne z aktualnymi wskaźnikami wydajności zawodowej. W przeważającej części usytuowane w wielkich metropoliach, są one jednak niezbędne do zapewnienia trwałości i integralności sieci Sernam. Aby zapewnić przywrócenie zdolności do wykonywania działalności tych oddziałów, Sernam wprowadził politykę modernizacji samego oddziału — jeśli jego położenie geograficzne jest zadawalające (dotyczy to trzech oddziałów) oraz politykę decentralizacji — w przeciwnym wypadku (dotyczy to dwudziestu dwóch oddziałów). Oddziały są przenoszone bądź do istniejących odnowionych przez Sernam obiektów, bądź do nowych obiektów.

⁽¹⁾ Władze francuskie zaznaczają, że używane lokale były częściowo zniszczone. Często znajdowały się w samym sercu miasta, a nie, jak w przypadku większości konkurencyjnych spedytorów — w strefach logistycznych na peryferiach miast, łatwiej dostępnych od strony głównych osi drogowych i lepiej usytuowanych w stosunku do stref przemysłowych skupiających większość klientów Sernam. Taka lokalizacja przekłada zresztą na zbyt wysokie dla Sernam czynsze dzierżawne. Agencje transportu kombinowanego kolejowo-drogowego (z jednej strony — rampa kolejowa, z drugiej — drogową) są użytkowane, począwszy od maja 2001 r., jako tylko drogowe. Tak użytkowane, agencje te są eksploatowane jako rampy jednostronne. Takie użytkowanie sprawia, że nie są one wystarczająco wydajne (większa powierzchnia rampy niż w typowej agencji wyposażonej w rampę dwustronną, zatem większe odległości dla przesyłek do pokonania na rampie, zatem większa liczba pracowników obsługi transportu wewnętrznego i większe ryzyko uszkodzenia przesyłek). Ponadto nieruchomości nie jest przystosowana do wymogów obecnego wyposażenia: place okalające rampy są zbyt małe i utrudniają manewry przy rampie (a zatem, trwają one dłużej niż w obiekcie o prawidłowej konfiguracji), w niektórych partiach nawet niezdatna, co uniemożliwia eksploatującemu ustawienie swoich samochodów ciężarowych przy wrotach, co zoptymalizowałoby zarządzanie rampą. W następstwie podziału portfela Sernam i w następstwie złej koniunktury, wiele agencji było nadmiernie rozbudowanych.

- (94) Ten plan modernizacji i delokalizacji pozwoli na polepszenie wyniku eksploatacyjnego sieci o [...] mln EUR (w skali roku, wyłączwszy region Ile de France z delokalizacją dwóch oddziałów i modernizacją dwóch innych). W istocie, w tych nowoczesnych, zoptymalizowanych i wyposażonych w systemy bezpieczeństwa obiektach, Sernam i) zmniejsza powierzchnię rampy o 50 %, ii) zmniejsza liczbę personelu administracyjnego rampy o [...] %, iii) redukuje ilość sporów wynikłych ze zniszczenia paczek przesyłek, iv) ogranicza przypadki kradzieży przesyłek, v) optymalizuje manewry przy rampie ograniczając czas unieruchomienia nośników. Przeniesienie oddziałów do nowych obiektów pociąga za sobą średnią oszczędność 15 % w stosunku do aktualnych czynszów dzierżawnych.

4.12. Nowe systemy informatyczne

- (95) Przy wsparciu ze strony Geodis, Sernam przeorientował swój system informatyczny na dwa nowe kompleksowe programy zarządzania („Aanael” i „Alizée 2000”), które powinny zoptymalizować przyszłe operacje Sernam.

4.13. Od spedycji tradycyjnej do ekspresowej

- (96) Władze francuskie zaznaczają, że w styczniu 2003 r. Sernam połączył swoje plany transportu przesyłek tradycyjnych i ekspresowych w jeden plan drogowy ⁽¹⁾ transportu ekspresowego ⁽²⁾, który organizuje się wokół systemu „Train Bloc Express” — TBE. Dzięki temu planowi transportu Sernam jest obecnie wyposażony w odpowiednie narzędzie pozwalające na wykonywanie wyłącznie ekspresowych usług i na dostarczanie wszystkich produktów zgodnie z jakością usług ekspresowych (certyfikat „Cliq” ⁽³⁾, który gwarantuje bezpieczeństwo, niezawodność, terminowość i możliwość śledzenia przewożonych przesyłek), chociaż jedynie jedna trzecia świadczonych usług byłaby faktyczną spedycją ekspresową ⁽⁴⁾. Ta gwarancja jakości wobec klienta przyczyniła się zwłaszcza do znaczącej redukcji kosztów związanych z toczącymi się sporami znacznie zmniejszając tym samym zapotrzebowanie na środki obrotowe ⁽⁵⁾.
- (97) Analiza obrotu Sernam w rozłożeniu na różne rodzaje klienteli wykazuje, że [...] % całkowitego obrotu Sernam (odpowiadających [...] % klientów) jest realizowane na zamówieniach ekspresowych dotyczących produktów kombinowanych, w zakresie których Sernam nie konkuruje z ofertą typowych spedytorów nie dysponujących ekspresem. Tak więc w [...] % obrotu wygenerowanego przez tych klientów zawiera się:
- [...] % związanych z usługami ekspresowymi,
 - [...] % związanych z usługami spedycyjnymi, oraz
 - [...] % związanych z usługami frachtowania
- (98) Pozostałe [...] % obrotu Sernam jest generowane przez klientelę niezamawiającą usług ekspresowych.

⁽¹⁾ Wskazówka, jakiej udzieliły władze francuskie podczas spotkania w dniu 22 marca 2004 r.

⁽²⁾ Dla przypomnienia — chodzi tu o i) „Urgence Xpress”: dostawa tego samego dnia, w kilka godzin (przy użyciu ładowni pociągów TGV), ii) „Dostawę nocną” (pomiędzy godz. 4 a 8 do prywatnej „wrzutni”), iii) „H Xpress”: dostawa na drugi dzień rano przed godz. 12, iv) „Avantage Xpress”: dostawa na drugi dzień przed godz. 18, v) „Tempo Xpress”: dostawa w 48/72 godzin w Europie, vi) „Lot Xpress”: transport partii towaru o wadze od 1 do 25 ton we Francji i w Europie oraz vii) „Disram”: przemysłowa dystrybucja na paletach.

⁽³⁾ Certyfikat „Cliq” gwarantuje niezawodność na wszystkich etapach transportu, reaktywność w całej sieci, bezpieczeństwo jasnych procedur i przejrzystość w czasie rzeczywistym i w przypadku nieprawidłowości.

⁽⁴⁾ Wskazówka, jakiej udzieliły władze francuskie podczas spotkania w dniu 22 marca 2004 r.

⁽⁵⁾ Zapotrzebowanie na środki obrotowe związane z okresem pokrycia zadłużenia klienteli przez ponad cztery miesiące pod koniec 2000 r., stanowią znaczną część 67 mln EUR wyżej wspomnianych potrzeb finansowych. Udało się zmniejszyć ten koszt do [...] * mln EUR na dzień 31 grudnia 2002 r. i powinien on osiągnąć poziom norm zawodowych na zakończenie planu restrukturyzacji.

4.14 Od „drogi” na „tory” (Train Bloc Express)

- (99) Koncepcja Train Bloc Express — TBE: „Train bloc express” — TBE⁽¹⁾ jest pociągiem komunikacji wahadłowej poruszającym się z dużą prędkością, według stałego rozkładu, o stałym składzie wagonowym, przeznaczonym do tradycyjnego transportu spedycyjnego, a przede wszystkim ekspresowego, który wpisuje się w projekt usług oferujących jednocześnie: jakość, niezawodność, bezpieczeństwo, szybkość (160 km/godz. liniami tradycyjnymi, 200 km/godz. liniami TGV) i pozwala na późne odebranie towaru (a zatem na udoskonalone formowanie ładunku zbiorowego).
- (100) Według władz francuskich, „specyficzny charakter tej oferty usługowej wiąże się ze sposobem transportu kolejowego (pociągi TBE podlegają temu samemu rygorystycznemu zarządzaniu co pociągi TGV, nawet jeśli nie zawsze kursują liniami TGV). TBE wpisuje się w politykę trwałego rozwoju (uzupełnia drogowy ruch ciężarowy, w segmencie rynku usług ekspresowych, w którym samochody ciężarowe o załadunku 12 ton poruszają się dzisiaj z przybliżoną prędkością 110 km/godz., co w niedalekiej przyszłości zostanie poddane pod dyskusję, w ramach zmian w reglamentacji europejskiej⁽²⁾). Ponadto wpisuje się on całkowicie w ukierunkowania Białej księgi dotyczącej polityki transportu w perspektywie roku 2010 oraz w schematy interoperacyjności krajowych sieci kolejowych. Sernam wybrało właśnie ten system TBE, aby stopniowo przejść od spedycji tradycyjnej i skoncentrować się na ekspresie.”
- (101) Według wskazań władz francuskich, wagon składu TBE może przewozić około 100 m³ towarów. 1500 m³ towarów przewożonych dziennie systemem TBE w roku 2002 odpowiadało w przybliżeniu 30 samochodom ciężarowym dziennie. W roku 2006 Sernam przewiduje przewóz równoważny 120 samochodom ciężarowym dziennie, czyli codzienny przewóz 6000 m³ towarów systemem transportem TBE, jednocześnie przyczyniając się w ten sposób do zwiększenia przejeźdźności dróg i do ochrony środowiska.
- (102) Konkurencyjność TBE: Obydwa conocne kolejowe kursy wahadłowe TBE, relacji Paryż — Orange, z jednej strony, jak również łączące Paryż z Bordeaux i Tuluzą, z drugiej strony, kursują z prędkością 160 km/godz., a nawet 200 km/godz. — istniejącymi liniami dużej prędkości łączącymi te metropolie, co jest szczególnie konkurencyjne dla spedycyjnych usług ekspresowych.
- (103) Według władz francuskich, „EKSPRES rozwija się dzisiaj na rynku połączeń dalekobieżnych przy zastosowaniu odpowiednich, szybkich pojazdów. W tym względzie, system TBE jest jedną z alternatyw pozwalających SERNAM na odejście od transportu drogowego. Przewozy SERNAM bezpośrednio obsługiwany przez system TBE już dzisiaj stanowi [...] mln EUR obrotu (z [...] mln EUR obrotu realizowanego na rynku ładunków zbiorowych). Plan transportu SERNAM, od strony technicznej, jest zorganizowany wokół TBE, jest zatem nierozzerwalnie związany z tym systemem⁽²⁾”.
- (104) Według władz francuskich, „do ekspresowego przewozu frachtu spółki spedycji ekspresowej używają lekkich pojazdów drogowych (12t). Na dużych odległościach Północ-Południe Sernam ucieka się do rozwiązania kolejowego, bardziej kosztownego, jeśli chodzi o koszt trakcji (a więc nie zniekształcając konkurencji). Jednakże ten dodatkowy koszt trakcji jest zrekompensowany innymi metodami optymalizacji planu transportu (późne odebranie towaru, a zatem udoskonalone formowanie ładunku zbiorowego), co uzupełniają udogodnienia w zakresie usług (szybkość, niezawodność, bezpieczeństwo, ochrona środowiska⁽²⁾).”
- (105) TBE jest już zapełniony: Według władz francuskich, zdolności produkcyjne możliwości poszczególnych składów TBE kursujących we Francji są odtąd nasycone i Sernam bada możliwość wprowadzenia innych TBE. W istocie, aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu na wyżej wymienione połączenia kolejowe, Sernam liczy na przeniesienie, od 2005 roku, czterech agencji transportu kombinowanego do obiektów z dobrym połączeniem kolejowym i mogących obsługiwać dwukrotnie większą ilość składów TBE niż obecnie⁽³⁾. Sernam rozpoczęło już zresztą negocjacje, tak by z dniem 1 stycznia 2005 r. SNCF było w stanie dostarczyć dodatkowe zalecane moce produkcyjne.

(¹) Dla przypomnienia, na pociągi TBE składa się typowy tabor kolejowy, który poddano technicznym udoskonaleniom pozwalającym na kursowanie z prędkością 200 km/godz. liniami dużej prędkości: i) typowe lokomotywy o zwiększonej zdolności trakcji, ii) typowe wagony wyposażone w specjalne osie, iii) skład o ograniczonej długości (maksymalnie 9 do 12 wagonów, w zależności od linii) z elektronicznym i automatycznym rozłożeniem sił hamowania na poszczególne wagony, w zależności od ich usytuowania w składzie, celem uniknięcia wszelkiego rozzerwania sprzęgu. Ponadto składy zarządzane jako zespoły nierozłączalnych wagonów są równie niezawodne jak składy TGV. Opierając się na nabytej w przeszłości znajomości kolejnictwa Sernam mógł rozwinąć w ten sposób nową koncepcję — TBE.

(²) Podkreślenie dodane przez Komisję.

(³) Dotyczyłoby to i) dwóch dodatkowych połączeń wahadłowych relacji Paryż-Orange, w obie strony, ii) połączenia wahadłowego relacji Paryż-Bordeaux, w obie strony oraz iii) połączenia wahadłowego relacji Paryż-Tuluza, w obie strony.

- (110) Tabela ta ukazuje stałą ewolucję przy wysokości obrotu, która powinna wzrosnąć prawie dwukrotnie i przy wyniku eksploatacyjnym, który powinien wzrosnąć prawie trzykrotnie w ciągu siedmiu lat.
- (111) Partnerzy krajowego i międzynarodowego systemu TBE: Średnioterminowo, system ten wydaje się być również atrakcyjny dla innych przedsiębiorstw działających w sektorze spedycji.
- (112) Według władz francuskich, „Sernam stara się obecnie znaleźć innych partnerów, aby jak najszybciej zrealizować kooperację techniczną niezbędną dla poprawy jego sytuacji finansowej. Te techniczne działania kooperacyjne w istocie pozwalają Sernam na użytkowanie obiektu partnera, na dzielenie zmiennych kosztów tego użytkowania oraz na wyłączenie obsadzenia obiektu własnym personelem handlowym. Średnioterminowym celem wsparcia jest zapewnienie trwałości rozwoju przedsiębiorstwa (a zwłaszcza jego narzędzia TBE, a krótkoterminowym celem — przyspieszenie osiągnięcia celów biznesplanu (na przykład techniczne działania kooperacyjne)”.
 „Wkład ze strony partnerstwa jest w istocie niezbędny do terminowej optymalizacji narzędzia TBE, które przy uwzględnieniu wymogów odnośnie do usług ekspresowych w zakresie niezawodności, bezpieczeństwa, szybkości i zgodności z wymogami ochrony środowiska, jest dla Sernam narzędziem przyszłościowym. Skądinąd jasne jest, że narzędzie kolejowe staje się w sektorze usług ekspresowych tym bardziej konkurencyjne, im bardziej zwiększają się odległości traktacji (korzyść wypływająca z prędkości staje się tym bardziej wyraźna)”.
 „W tych warunkach TBE jest narzędziem, którego zadaniem jest rozwój w sektorze połączeń międzynarodowych i transgranicznych. Wsparcie ze strony partnera o znaczeniu międzynarodowym jest zatem imperatywem rozwoju wszystkich możliwości systemu TBE. Obecnie rynek usług ekspresowych jest rynkiem zdominowanym przez podmioty dysponujące ofertą międzynarodową. Dalsze prowadzenie strategii Sernam w tym sektorze jest nieuchronnie związane z tym wsparciem.”
- (113) „Władze francuskie potwierdzają zatem, że w ich strategii rzeczywiście jest miejsce na poszukiwanie, w interesie Sernam, wsparcia dla tego ostatniego.”
- (114) Skądinąd, w perspektywie roku 2005, Geodis, którego plany przewozowe w zakresie usług ekspresowych i spedycji tradycyjnej są związane wyłącznie z transportem drogowym na dużych odległościach, rozważa stosowanie systemu TBE za pośrednictwem Sernam. Inni usługodawcy ekspresowi, jak TAT Express, również wyrazili Sernam swoje zainteresowanie tym systemem.
- (117) Uniknąć monopolu Sernam: Przypomina się, że we Francji Sernam jest pionierem rozwoju transportu spedycyjnego drogą kolejową, via koncepcja TBE, uwzględniający fakt, że jest ono, według wskazań władz francuskich, jedynym przedsiębiorstwem rozwijającym nową koncepcję kolejowego przewozu ładunków zbiorowych. Jednakże, według władz francuskich⁽¹⁾, „SERNAM nie posiada monopolu na TBE, w tej mierze, iż każdy podmiot może wnieść wniosek do Fret SNCF o równoważną usługę. Do dnia dzisiejszego jednak żaden konkurent SERNAM nie wniósł wyraźnie sformułowanego wniosku do Fret SNCF. Fret SNCF potwierdza zresztą, że jest gotowe świadczyć, na tych samych warunkach, równoważne usługi na rzecz każdego podmiotu, który złoży o nie wniosek. Ze swojej strony, SERNAM odpowiedziało pozytywnie na wnioski dotyczące współpracy technicznej w zakresie TBE, złożone przez podmiot pragnący ocenić stosowność i skuteczność systemu.”
- 4.15. Zaproszenie o ubieganie się o kontrakty na przewóz prasy, bagaży i dostaw SNCF**
- (118) Jak to zaznaczyły w swym raporcie z dnia 17 czerwca 2002 r., władze francuskie i SNCF respektowały wszystkie podjęte przez siebie zobowiązania. Sprecyzowały, że te kontrakty zostały otwarte dla konkurencji, tak jak się do tego zobowiązały w pismach z dnia 4 grudnia 2000 r. i z dnia 10 kwietnia 2001 r. W odpowiedzi na pkt 77 decyzji o wszczęciu procedury władze francuskie przytaczają poniżej terminy zaproszenia o ubieganie się o te zamówienia, opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* i ich wartość.
- (119) Usługi świadczone przez Sernam dotyczyły:
- przewozu korespondencji wewnętrznej pomiędzy ośrodkami sortowania,
 - przewozu dokumentów handlowych Dyrekcji Linii Dalekobieżnych,
 - przewozu na potrzeby obsługi biletowej Linii Dalekobieżnych,
 - przewozu dostaw dla Dyrekcji Taboru Kolejowego, Infrastruktury i Zaopatrzenia,
 - przewozu prasy codziennej i periodyków,
 - przewozu bagaży.
- (120) Odnośnie do pierwszych czterech usług: Komisja została poinformowana o odnowieniu odpowiednich kontraktów. Zostało ono przeprowadzone w ścisłym poszanowaniu podjętych wobec Komisji zobowiązań dotyczących umożliwienia konkurencji ubiegania się o te zamówienia przyznania tych zamówień dla konkurencji (zaproszenie do składania ofert).

⁽¹⁾ Pismo władz francuskich z dnia 14 kwietnia 2004 r., zarejestrowane w dniu 15 kwietnia 2004 r. pod numerem A/18141.

- (121) Aby respektować to zobowiązanie, SNCF, pismem z dnia 20 czerwca 2001 r., wniosło do Sernam o rozwiązanie z dniem 31 stycznia 2002 r. następujących kontraktów:
- kontrakt na przewozy zawarty między Sernam i SNCF (Dyrekcja Taboru Kolejowego),
 - kontrakt na przewozy zawarty między Sernam i SNCF (Dyrekcja Infrastruktury),
 - kontrakt na przewozy zawarty między Sernam i SNCF (Dyrekcja Zaopatrzenia),
 - kontrakt zawarty między i SNCF na przewóz dokumentów handlowych Dyrekcji Linii Dalekobieżnych,
 - kontrakt zawarty między Sernam i SNCF na przewóz na potrzeby obsługi biletowej,
 - kontrakt zawarty między Sernam i SNCF na przewóz korespondencji wewnętrznej,
 - kontrakt zawarty między Sernam i SNCF na przewozy różne.
- (122) To pismo nie dotyczyło kontraktu zawartego między Sernam i SNCF, dotyczącego przewozu na potrzeby obsługi biletowej, w tej mierze, że został on późno podpisany i SNCF wprost wyznaczyła termin jego wygaśnięcia na dzień 31 stycznia 2002 r., zalecany przez Komisję.
- (123) W dniu 20 lipca 2001 r. w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* opublikowano ogłoszenia o zaproszeniu do ubiegania się o wyżej wymienione kontrakty, wyznaczając ostateczny termin zgłoszeń kandydatów na dzień 31 sierpnia 2001 r.
- (124) Zmiany od lipca 2001 r.: Po opublikowaniu ogłoszenia zgłosiło się dwóch kandydatów: Sernam i TCS. Kandydatura TCS nie została zaakceptowana przez Dyrekcję Zaopatrzenia SNCF, gdyż jedynie w niewielkiej mierze odpowiadała zapotrzebowaniu SNCF i nie mogła zwłaszcza obsługiwać wysyłek o znacznej wadze i objętości. Uwzględniając brak nowych kandydatów nadających się do przyjęcia, SNCF, w piśmie z dnia 10 października 2001 r., wniosło do Sernam o uznanie poprzedniego pisma z dnia 20 czerwca 2001 r. za nieważne i o przedłużenie wszystkich kontraktów do dnia 31 października 2002 r.
- (125) W piśmie z dnia 19 października 2001 r. Sernam potwierdziło swoją zgodę na przedłużenie kontraktów do dnia 31 października 2002 r. Pismem z dnia 31 stycznia 2002 r. Dyrekcja Zaopatrzenia przedłużyła kontrakty do dnia 31 października 2002 r.
- (126) Zmiany w 2002 r.: Z początkiem 2002 r., rozpoczęto procedurę zgłaszania kandydatów, z zamiarem ogłoszenia zaproszenia do składania ofert, pozwalającego na przyznanie następujących zamówień przed dniem 31 października 2002 r.:
- kontrakt na przewozy zawarty między Sernam i SNCF (Dyrekcja Taboru Kolejowego),
 - kontrakt na przewozy zawarty między Sernam i SNCF (Dyrekcja Infrastruktury),
 - kontrakt na przewozy zawarty między Sernam i SNCF (Dyrekcja Zaopatrzenia),
 - kontrakt zawarty między i SNCF na przewóz dokumentów handlowych Dyrekcji Linii Dalekobieżnych,
 - kontrakt zawarty między Sernam i SNCF na przewóz na potrzeby obsługi biletowej,
 - kontrakt zawarty między Sernam i SNCF na przewóz korespondencji wewnętrznej,
 - kontrakt zawarty między Sernam i SNCF na przewozy różne.
- (127) To zaproszenie do składania kandydatów określało zwłaszcza charakterystykę przepływu przewożonych towarów, kryteria selekcji kandydatów, prognozowane kwoty zamówień uaktualnione na podstawie danych z dziewięciu pierwszych miesięcy 2001 roku i reguły przyznawania tych zamówień.
- (128) Rynek w całości został podzielony na cztery segmenty, z których każdy miał być przedmiotem oddzielnego zaproszenia do składania ofert, aby uwzględnić specyfikę związaną z naturą przewozów, istniejące pomiędzy niektórymi rynkami działania synergiczne oraz interes, jaki dla rynków towarów o niewielkiej objętości i rozdrobnionych, przedstawia łączenie tych przewozów z transportami na skalę przemysłową o większej objętości — tak by te rynki mogły skorzystać z bardziej konkurencyjnej oferty usługowej.
- (129) Tak więc każde zamówienie zawierało usługi z zakresu spedycji tradycyjnej i ekspresowej oraz frachtowania, a każdy kandydat powinien proponować, dla każdego z tych zamówień, całościową realizację tych usług.
- (130) W ramach tej procedury w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* z dnia 18 lutego 2002 r. opublikowano nowe okresowe ogłoszenie informacyjne (API), wspólne dla wszystkich rynków, jak również ogłoszenie o konsultacji dla każdego z następujących czterech zamówień (dla każdej transzy):
- przewóz korespondencji wewnętrznej pomiędzy ośrodkami sortowania,
 - przewóz dokumentów handlowych Linii Dalekobieżnych,
 - przewozy na potrzeby obsługi biletowej Linii Dalekobieżnych,
 - przewozy dostaw (dla Dyrekcji: Zaopatrzenia, Taboru Kolejowego, Infrastruktury oraz przewozy różne).

- (131) Ostateczny termin zgłoszeń został wyznaczony na dzień 27 marca 2002 r. Na ten dzień zgłoszono trzy kandydatury:
- Sernam: na wszystkie transze,
 - TCS: na wszystkie transze,
 - Chronopost: jedynie na trasę nr 1.
- (132) TCS zgłosiło swą kandydaturę na wszystkie zamówienia, ale wysokość jego obrotu nie sięgająca 100 milionów EUR nie zezwalała mu na ubieganie się o zamówienie nr 4. Ponadto, jako specjalista transportu „małych przesyłek”, nie mogło ono odpowiedzieć na zapotrzebowanie na przewidziany w zamówieniach 2 i 3 transport spedycyjny przesyłek i frachtu. TCS mogło zatem być konsultowane jedynie w sprawie zamówienia nr 1 dotyczącego „korespondencji służbowej”.
- (133) Chronopost wyraziło życzenie konsultacji jedynie w sprawie zamówienia nr 1 dotyczącego „korespondencji służbowej”.
- (134) Sernam, jako jedyne przedsiębiorstwo, ubiegało się o wszystkie zamówienia i spełniało żądane warunki uczestnictwa we wszystkich czterech konsultacjach.
- (135) Zaproszenie do składania ofert zaowocowało przyznaniem w dniu 31 lipca 2002 r. zamówienia nr 1 spółce TCS, spoza grupy SNCF, przy czym termin rozpoczęcia świadczenia usług wyznaczono na dzień 4 listopada 2002 r. Wartość tej transakcji została oszacowana na 4,5 mln EUR, na okres trzech lat.
- (136) Kontrakt na przewóz dokumentów handlowych Dyrekcji Linii Dalekobieżnych, z terminem rozpoczęcia świadczenia usług wyznaczonym na dzień 1 stycznia 2003 r., został podpisany z Sernam w dniu 26 grudnia 2002 r., na kwotę 2,12 mln EUR i z nieodwołalnym dwuletnim okresem ważności, odnawialnym dodatkowo na rok — czyli maksymalnie trzyletnim.
- (137) Kontrakt na przewóz biletów Dyrekcji Linii Dalekobieżnych, z terminem rozpoczęcia świadczenia usług wyznaczonym na dzień 1 stycznia 2003 r., został podpisany z Sernam w dniu 26 grudnia 2002 r., na kwotę 1,57 mln EUR i z nieodwołalnym dwuletnim okresem ważności, odnawialnym dodatkowo na rok — czyli maksymalnie trzyletnim.
- (138) Kontrakty na przewozy dla Dyrekcji Taboru Kolejowego, Dyrekcji Infrastruktury, Dyrekcji Zaopatrzenia oraz na transport różny, z terminem rozpoczęcia świadczenia usług wyznaczonym na dzień 1 lutego 2003 r., zostały podpisane z Sernam w dniu 27 lutego 2003 r. Początkowo okres ważności kontraktu został przewidziany maksymalnie na cztery lata, lecz uwzględniając niedobór kandydatów, SNCF postanowiło ograniczyć nieodwołalny okres ważności kontraktów do dwóch lat, z możliwością przedłużenia o rok, czyli do trzech lat maksymalnie — zanim nie ogłosi kolejnego zaproszenia do składania ofert. Wartość transakcji została oszacowana na 36,1 mln EUR w warunkach ekonomicznych czerwca 2002 r.
- (139) Co się tyczy przewozu prasy, w dniu 8 lipca 2002 r. w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* opublikowane zostało ogłoszenie o konsultacji. Zgłosiło się dwóch kandydatów: spółka BEUGNIET, filia BOURGEY MONTREUIL oraz Sernam. Jako że spółka BEUGNIET nie dysponowała strukturą przystosowaną do wielkości tego zamówienia, jedynie kandydatura Sernam została uznana za dopuszczalną.
- (140) W istocie, przewóz prasy przypadający w udziale SNCF wymaga znacznej koordynacji, obejmującej prawie całość terytorium Francji. Ta koordynacja polega na kierowaniu odebranego towaru z drukarni prasowych na platformy, dostarczaniu go z platform dystrybucyjnych do 350 składów oraz na szybkim przewozie pomiędzy platformami odbiorczymi i dystrybucyjnymi.
- (141) Ogłaszając zaproszenie o ubieganie się o zamówienia na rynku przewozu prasy, SNCF miało na celu znalezienie usługodawcy, który pozwoliłby na wykorzystanie użytkowanej już w innym ruchu towarowym sieci zbiorczo-dystrybucyjnej, a nie usługodawcy bez własnej uprzednio przystosowanej struktury i zmuszonego do stworzenia nowej sieci przewozowej niemalże specjalnie przeznaczonej do przewozu prasy, lub do jej podnajmowania.
- (142) Tak więc, dla upewnienia się co do faktycznego posiadania przez kandydatów struktur przystosowanych do wielkości zamówienia, uznano, że wysokość ich obrotów powinna przewyższać wartość zamówienia. kontraktu.
- Wartość kontraktu dotyczącego przewozu prasy została oszacowana na około 29 mln EUR rocznie, przed opublikowaniem ogłoszenia o zamówieniu. W ogłoszeniu o zamówieniu, aby dać wyraz tym wymagom odnośnie do struktur posiadanych przez kandydatów, wyznaczono żadaną minimalną wysokość obrotu, która wynosiła trzykrotność rocznej wartości kontraktu, czyli ponad 100 mln EUR w zaokrągleniu.
- (143) Spółka BEUGNIET, której obrót w 2001 roku wyniósł 24 EUR, najwyraźniej nie była wystarczających rozmiarów..

- (144) Zatem kolejny kontrakt został podpisany z Sernam, obowiązujący od dnia 1 lutego 2003 r. Z tych samych przyczyn, jak te dotyczące kontraktu na przewozy dostawcze, nieodwołalny okres jego obowiązywania został ograniczony do dwóch lat, z możliwością jego przedłużenia tylko o rok, czyli maksymalnie do trzech lat, zanim nie zostanie ogłoszone kolejne zaproszenie do składania ofert.
- (145) Wartość kontraktu zamówienia obliczona na podstawie ruchu towarowego zaobserwowanego w 2002 r. osiąga, w maksymalnym okresie trzech lat, kwotę 95,65 mln EUR, w warunkach ekonomicznych listopada 2002 r.
- (146) Co się tyczy przewozu bagaży: bagaży klienteli Linii Dalekobieżnych, w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* z dnia 22 maja 2002 r., opublikowano ogłoszenie o konsultacji. Zgłosiły się cztery przedsiębiorstwa, ale tylko kandydatura Sernam została uznana za dopuszczalną. Pozostałe trzy kandydatury zostały odrzucone:
- (147) spółki B2S, ponieważ ubiegała się ona jedynie o zarządzanie centralą przyjmowania zgłoszeń klientów, podczas gdy w ogłoszeniu o konsultacji sprecyzowano, że zamówienie jest niepodzielne;
- (148) spółki TCS, ponieważ nie dysponowała ona strukturami przystosowanymi do wymagań tego zamówienia;
- (149) spółki FIXEMER, ponieważ nie przedłożyła wymaganych od kandydata dokumentów.
- (150) Skoro jedyną dopuszczalną była kandydatura Sernam, zawarto nowy kontrakt, obowiązujący od dnia 1 kwietnia 2003 r., a nieodwołalny okres jego obowiązywania został również ograniczony do dwóch lat, z możliwością przedłużenia na okres jednego roku, zanim nie zostanie ogłoszone kolejne zaproszenie do składania ofert. Wartość kontraktu, obliczona na podstawie ruchu towarowego zaobserwowanego w 2002 r., osiąga kwotę 40,3 mln EUR w warunkach ekonomicznych października 2002 r. w maksymalnym okresie trzech lat. Władze francuskie poinformowały ponadto Komisję o fakcie, że w ogłoszeniu o konsultacji dotyczącym „transy 4” jako kryterium doboru podano minimalną wysokość obrotu, której TCS nie osiągał. To kryterium narzucało się samo przez się z racji faktu, że „transza nr 4” dotyczy transportu wielkogabarytowych części przemysłowych (osie dla składu TGV, podkłady) i wymaga udziału przedsiębiorstw o odpowiednich obrotach handlowych i dysponujących odpowiednimi środkami. Skądinąd, w oparciu o dostarczone informacje, należy dokonać rozróżnienia między zamówieniem 4, zamówieniami 2 i 3 i zamówieniem 1. Jak to opisano powyżej, zamówienie 4 dotyczy wielkich transportów przemysłowych, zamówienia 2 i 3 — przewozu „ciężkich przesyłek” i „frachtowania”, a zamówienie 1 — przewozu „korespondencji służbowej”. Jako specjalista przewozu „małych przesyłek”, TCS mogło być konsultowane jedynie odnośnie do zamówienia 1 — „korespondencji służbowej”. Zamówienie 1 zostało przyznane spółce TCS. Ponieważ Sernam pozostało wówczas jedyną, ubiegającą się i kwalifikującą się do transzy 2, 3 oraz 4, spółką — z nim zostały zawarte kontrakty.
- (151) Władze francuskie poinformowały również Komisję o tym, iż fakt, że Sernam ubiegał się o wszystkie zamówienia, w żadnej mierze nie stanowił warunku ich uzyskania.
- (152) Wniosek: Wartość pięciu zawartych z Sernam kontraktów została oszacowana, w oparciu o prognozowanie ruchu towarowego na 175,74 mln EUR. W decyzji z dnia 23 maja 2001 r. Komisja zaznaczyła, że na okres jedenastu miesięcy roku obrachunkowego 2000 kontrakty wyrażały kwotę około 55,3 mln EUR, czyli 181 mln EUR w skali trzech lat. Zważywszy na fakt, że kontrakt dotyczący korespondencji służbowej nie został ponownie uzyskany przez Sernam (4,5 mln EUR na trzy lata), porównanie tych dwóch kwot wskazuje na bardzo niewielką obniżkę pieniądza w obiegu, pomimo ogólnej ewolucji cen.
- (153) Zatem z informacji i załączonych dokumentów dowodowych wynika, że władze francuskie faktycznie dotrzymały zobowiązania odnośnie do otwarcia rynków dostaw, prasy i bagaży na konkurencję, poprzez ogłoszenie przejrzystych i prawidłowych procedur zaproszeń do składania ofert. Chociaż tylko jedno z tych zaproszeń do składania ofert doprowadziło do zmiany usługodawcy, zaproszenie do ubiegania się o te kontrakty pozwala dzisiaj potwierdzić, iż kontrakty podpisane przez Sernam i SNCF w żadnym wypadku nie stanowią pomocy, w rozumieniu art. 87 Traktatu.

5. REKAPITULACJA NOWYCH ELEMENTÓW W NASTĘPSTWIE SERNAM 1

- (154) Nowe elementy, które pojawiły się po decyzji Sernam 1, są zrekapitulowane poniżej:
- a) Geodis nie przejęło 60 % Sernam, jak to było przewidziane, ale jedynie 15 %, podobnie jak COGIP, który również nabył 15 % Sernam;
- b) Nabyte, tak przez Geodis, jak i przez COGIP, 15 % zostały odstąpione SNCF w następstwie wszczęcia procedury przez Komisję, co spowodowało zerwanie drugiego protokołu podpisanego przez SNCF, z jednej strony — z Geodis i z drugiej — z COGIP;

- c) SCS Sernam zostało przekształcone w spółkę akcyjną (tak żeby umożliwić udział Geodis w wysokości 15 %, skutkiem czego Geodis nie ponosi już pełnej odpowiedzialności finansowej za Sernam);
- d) czas trwania restrukturyzacji zostaje przedłużony o rok, a nawet o dwa lata (od 2004 r. do 2005-2006);
- e) kwota pomocy powinna zwiększyć się o 41 mln EUR;
- f) zdaniem stron skarżących, Sernam nadal prowadzi na rynku agresywną politykę cenową, tymczasem władze francuskie wskazują przeciwieństwo;
- g) władze francuskie zaznaczają, iż respektują liczbę zamykanych oddziałów, redukcję personelu i zmniejszenie wysokości obrotu, takie jak przewidziane zostało w decyzji Sernam 1;
- h) władze francuskie zaznaczają, iż respektują ogłoszenie zaproszenia do ubiegania się o kontrakty transportowe między SNCF i Sernam;
- i) Sernam poszerza nową gamę spedycyjnych usług ekspresowych;
- j) poszerzenie gamy usług ekspresowych łączy się z nowatorskim rozwojem systemu TBE, działającego w nowym segmencie rynku i który może jeszcze zostać rozwinięty, a zatem nie jest on nadprodukcyjny. A to, w przeciwieństwie do usług Sernam w zakresie ładunków zbiorowych/spedycji, które mieszczą się w segmentach rynkowych będących w stadium stagnacji, a nawet schyłku. Rzeczywiście, transport drogowy, który zazwyczaj jest zasadniczym narzędziem dowozu przesyłek (w ładunkach zbiorowych lub rozczłonkowanych), stanowi segment rynku będący w stadium nadprodukcji strukturalnej, chociaż obecnie, w następstwie rozszerzenia Unii, segment ten jest uważany za znajdujący się w stanie równowagi.

(155) Dla przypomnienia, pierwotny koszt restrukturyzacji wynosił 515 mln EUR⁽¹⁾. Francja zamierza zwiększyć początkową pomoc na restrukturyzację w wysokości 448 mln EUR o kwotę 41 mln EUR, tak by pomoc na restrukturyzację osiągnęła wysokość 489 mln EUR

6. OCENA

6.1. Obecność pomocy

(156) Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu, „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy

⁽¹⁾ Ta kwota jest pokryta w wysokości 448 mln EUR za pośrednictwem pomocy na restrukturyzację i w wysokości 67 mln EUR — poprzez wkład Geodis.

użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzykanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

(157) Pomimo że elementy determinujące decyzję Sernam 1 nadal są obecne, Komisja powinna upewnić się, czy wszystkie wdrożone przed dniem 23 maja 2001 r. lub mające być wdrożone po tym terminie środki rzeczywiście spełniają cztery kryteria art. 87. ust. 1. W tym kontekście powinna ona także uwzględnić zmiany w prawie wspólnotowym, a szczególnie wyrok Trybunału w sprawie „Stardust Marine”⁽²⁾.

(158) W istocie, zgodnie z tym wyrokiem, należy poddać weryfikacji każdą dotację, odnośnie do wpłaty której państwu przypisywana jest decyzja, aby stwierdzić, czy jedno z czterech kryteriów art. 87 ust. 1 — kryterium dotyczące „zasobów państwa” — jest spełnione.

6.1.1. Zasoby publiczne

(159) Według sporządzonego wyżej opisu, należy stwierdzić, że SNCF, jako EPIC, jest przedsiębiorstwem publicznym w rozumieniu dyrektywy Komisji 2000/52/WE z dnia 26 lipca 2000 r. zmieniającej dyrektywę 80/723/EWG z dnia 25 czerwca 1980 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych pomiędzy państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi⁽³⁾ — zważywszy że instytucje publiczne mogą bezpośrednio lub pośrednio wywierać dominujący wpływ na SNCF, bądź z tytułu posiadania, bądź z racji finansowego udziału lub zasad je określających.

(160) A zatem 503 mln EUR i 41 mln EUR, które SNCF/państwo francuskie wpłaciły na rzecz Sernam, stanowią zasoby publiczne.

6.1.2. Przepisanie odpowiedzialności państwu

(161) W tych warunkach istnieje silne przypuszczenie, iż SNCF działa pod kontrolą państwa. To przypuszczenie opiera się na kilku „poszlakach”, które Trybunał podkreślił w wyroku w sprawie „Stardust Marine”⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Wyrok z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99, Francja przeciwko Komisji, Zb.Orz. — str. I-4397.

⁽³⁾ Dz.U. L 193 z 29.7.2000, str. 75.

⁽⁴⁾ W pkt 52 Trybunał zaznacza, że: „... sam fakt, iż przedsiębiorstwo publiczne pozostaje pod kontrolą państwową nie wystarcza, aby przedsięwzięte przezeń działania, takie jak rzeczony środek finansowego wsparcia, przypisać państwu. Konieczne jest jeszcze zbadanie, czy władze państwowe powinny zostać uznane za biorące udział, w ten czy inny sposób, w powzięciu tych działań”.

„Dla uczynienia tego, wyrok wskazuje na pewną liczbę »poszlak« pozwalających wnioskować o odpowiedzialności państwa za działanie pomocowe podjęte przez przedsiębiorstwo publiczne, takie zwłaszcza jak wymagania ze strony instytucji publicznych, jego integrację w struktury administracji państwowej, rodzaj działalności i jej wykonywanie na rynku w warunkach prawidłowej konkurencji z podmiotami prywatnymi, status prawny przedsiębiorstwa, podlegającego prawu publicznemu lub prawu ogólnemu spółek, intensywność opieki sprawowanej przez władze państwowe w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem lub wszelki inny element wskazujący w konkretnym przypadku na uczestnictwo instytucji publicznych lub na nieprawdopodobieństwo braku tegoż uczestnictwa w powzięciu danego działania, uwzględniający zasięg tego ostatniego, jego treść lub określające go warunki”.

- a) Na 18 członków rady nadzorczej SNCF, siedmiu reprezentuje bezpośrednio władze państwowe, unaoczniając w ten sposób niejaką intensywność opieki sprawowanej przez władze państwowe (pomiń, iż tych siedmiu członków rady nadzorczej nie stanowi większości).
- b) Jego status prawny przemysłowo — handlowego przedsiębiorstwa publicznego (EPIC), niepodlegający prawu ogólnemu spółek, umożliwia SNCF wykonywanie działalności wykraczając poza prawidłowe warunki prawidłowe konkurencji z podmiotami prywatnymi.
- c) Ponadto, z racji posiadanego statusu EPIC, który wyklucza możliwość procedury upadłościowej lub niewypłacalności, Komisja stwierdza, w oparciu o komunikat w sprawie pomocy państwa w formie gwarancji ⁽¹⁾, że SNCF dysponuje gwarancją nieograniczoną państwa i, może zatem uzyskać na rynku warunki kredytowe korzystniejsze od tych, które mogą uzyskać przedsiębiorstwa podlegające prawu prywatnemu spółek ⁽²⁾. Skoro SNCF przyznaje środki, zabezpieczone nieograniczoną i nieodpłatną gwarancją, na rzecz przedsiębiorstwa przeżywającego trudności finansowe, takiego jak Sernam, które wykonuje działalność na rynkach otwartych dla konkurencji (ładunki zbiorcze/spedycja/transport drogowy), jest to, w świetle wspomnianego wyżej komunikatu, korzyść przyznana przedsiębiorstwu beneficjentowi ⁽³⁾. Nawet jeśli państwo nie jest przywiedzione do dokonywania płatności z tytułu udzielonej gwarancji, w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu — od momentu udzielenia gwarancji, pomoc istnieje.
- d) Na koniec, zgodnie z pkt 15 wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa na rzecz wspierania i restrukturyzacji przedsiębiorstw przeżywających trudności, „środki pomocowe na restrukturyzację [...] mogą pochodzić od holdingów państwowych lub spółek inwestycyjnych finansowanych z funduszy publicznych” i zgodnie z pkt (17) „w przypadku gdy państwo wnosi lub gwarantuje finansowanie przed-

siębiorstwa przeżywającego trudności finansowe, należy uznać za prawdopodobne, że transfery finansowe noszą znamiona pomocy państwa”.

- (162) W tych warunkach Komisja uznaje, że rzeczona wpłata zasobów państwowych przez SNCF na rzecz Sernam daje się przypisać państwu francuskiemu i że gwarancje państwowe przyznane SNCF stanowią pomoc.

6.1.3. Inne kryteria art. 87 ust. 1

- (163) Stosowanie innych kryteriów art. 87 ust. 1: Na koniec, według informacji, którymi dysponuje Komisja, przyjęto, że pozostałe elementy konstytutywne lub nie dla pomocy państwa, takie jak wykazane w decyzji Sernam 1, są nadal obecne. Należy zatem utrzymać ocenę decyzji Sernam 1 co do obecności pomocy państwa przy restrukturyzacji SERNAM, zgodnie z którą:

— współpraca logistyczna między SNCF i SCS Sernam, poczynwszy od 1 lutego 2000 r., nie stanowi pomocy państwa, oraz

— inne działania (wsparcie handlowe i naprawcze) stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1.

- (164) Stwierdza się zatem, że środki, które zostały lub będą zastosowane w ramach restrukturyzacji Sernam przed dniem 23 maja 2001 r. lub po tym terminie, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.

6.2. Podstawa prawna

- (165) Tak jak ogłoszono we wszczęciu wyżej wspomnianej procedury, Komisja przeanalizuje poniżej nowe fakty, aby stwierdzić w jakim zakresie są one zgodne bądź nie z decyzją Sernam 1.

- (166) Ponadto sprawdzi ona, w jakim zakresie całokształt nowej sytuacji zaistniałej na dzień dzisiejszy — w porównaniu z decyzją Sernam 1 — jest zgodny z wytycznymi, zwłaszcza w świetle zasady jednorazowej pomocy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 71 z 11.3.2000, str. 14.

⁽²⁾ Komunikat Komisji w sprawie pomocy państwa w postaci gwarancji ustanawia w pkt 2.1.1, że „gwarancje państwowe podlegają zatem, ogólnie biorąc, art. 87 ust. 1 Traktatu, jeśli wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi i jeśli nie jest płacony żaden dodatek procentowy.” W pkt 2.1.2 podnosi on, że „gwarancja państwa przedstawia korzyść ponoszenia przez państwo ryzyka związanego z gwarancją. To ponoszenie ryzyka zazwyczaj powinno być opłacone odpowiednim dodatkiem procentowym. Gdy państwo się tego zrzeka, istnieje jednocześnie korzyść dla przedsiębiorstwa i naruszenie zasobów państwowych. Dlatego nawet jeśli państwo nie jest przywiedzione do dokonywania wpłat z tytułu przyznanej gwarancji, pomoc istnieje w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Pomoc jest przyznana w chwili, gdy gwarancja jest oferowana, a nie w chwili, gdy jest ona mobilizowana lub gdy pociąga za sobą wpłaty.” W pkt 2.1.3 Komisja podnosi, że „korzystniejsze warunki kredytowe uzyskane przez przedsiębiorstwa, których status prawny [i] wyklucza możliwość procedury upadłościowej lub niewypłacalności, [ii] wyraźnie przewiduje gwarancję państwa lub [iii] pokrycie strat przez państwo, również stanowią pomoc państwa w postaci gwarancji.”

⁽³⁾ Wobec tego, że chodzi o rynki otwarte dla konkurencji, z definicji — nie chodzi o rynki zamknięte dla konkurencji z tytułu prawa lub faktycznie w łonie których państwo mogłoby narzucić zobowiązania lub kontrakty na usługi publiczne, za pośrednictwem których spółka może, w niektórych wypadkach, korzystać z rekompensaty finansowej państwa.

6.3. Zgodność

6.3.1. Struktura analizy

- (167) Po pierwsze, dokonano analizy, w jakim zakresie pomoc w wysokości 503 mln EUR, dozwolona uprzednio w roku 2001, została zastosowana w sposób nieprawidłowy i czy taka analiza może umożliwić stwierdzenie zgodności bezprawnej pomocy dodatkowej wpłaconej w wysokości 41 mln EUR.
- (168) Po drugie, wyjaśnione zostaną elementy decyzji z 2001 roku, które były respektowane. W świetle tych elementów, ponownie podda się analizie kwalifikowalność Sernam do pomocy na restrukturyzację i jego możliwości odzyskania zdolności do wykonywania działalności.
- (169) Po czym nastąpią środki, które Komisja zamierza podjąć, żeby zapobiec zniekształceniom konkurencji i zagwarantować, aby kwota zatwierdzonej niniejszą decyzją pomocy była ograniczona do minimum.

6.3.2. Nieprawidłowe zastosowanie pomocy dozwolonej decyzją Sernam 1

- (170) Po pierwsze, Komisja nie może zaakceptować argumentu władz francuskich, według którego przedawnienie pierwszego protokołu w sprawie porozumienia zawartego w dniu 21 kwietnia 2000 r. między SNCF i Geodis nie może być przypisane ani Geodis, ani SNCF, ani władzom francuskim, na tej podstawie, że decyzja Sernam 1 nie byłaby ostateczna przed dniem 30 czerwca 2001 r., terminem wygaśnięcia przedłużenia porozumienia między SNCF i Geodis.
- (171) W istocie, decyzja Sernam 1 została ogłoszona władzom francuskim w dniu 23 maja 2001 r., czyli na ponad miesiąc przed wygaśnięciem przedłużenia protokołu między SNCF i Geodis⁽¹⁾.
- (172) Tymczasem, art. 254 ust. 3 Traktatu postanawia, że „... decyzje są notyfikowane [przez Komisję] ich adresatom i stają się skuteczne wraz z tą notyfikacją”. Ponadto art. 242 Traktatu przewiduje, że skargi wniesione do Trybunału Sprawiedliwości nie mają skutku zawieszającego. Jednakże Trybunał Sprawiedliwości może, jeśli uzna, że okoliczności tego wymagają, zarządzić zawieszenie wykonania zaskarżonego wyroku.
- (173) W tych warunkach decyzja ogłoszona Francji w dniu 23 maja 2001 r. była stosowalna, począwszy od dnia, w którym stała się skuteczna. W tych okolicznościach Francja mogła jedynie dokonać wyboru między:

— integralnym (i bezzwłocznym) zastosowaniem decyzji z dnia 23 maja 2001 r., żeby móc dokonać wpłaty dozwolonej pomocy — w którym to wypadku musiałaby być nakazać zastosować protokół

w sprawie porozumienia między SNCF i Geodis, skoro był jeszcze na to czas,

— niewpłaceniem pomocy zatwierdzonej w dniu 23 maja 2001 r. i, w tym wypadku, ogłosić nowe warunki jej przyznania.

(174) Jednak Francja nie uczyniła ani jednego, ani drugiego. Rozpoczęła natomiast wpłatę pomocy, z pominięciem prawidłowego zastosowania decyzji Sernam 1 (a więc i protokołu) i również z pominięciem ogłoszenia zmian warunków przyznania pomocy z naruszeniem decyzji Sernam 1 i art. 88 ust. 3 Traktatu.

(175) Komisja uważa wobec tego, że niezastosowanie decyzji Sernam 1 i, w konsekwencji, nie zastosowanie protokołu w sprawie porozumienia między SNCF i Geodis, jak również bezprawne przyznanie części pomocy wpłaconej w okolicznościach niezaaprobowanych przez Komisję jest przypisywane Francji, do której skierowano tę decyzję.

(176) To właśnie z racji niezastosowania protokołu w sprawie porozumienia przez władze francuskie decyzja Sernam 1 nie została prawidłowo wdrożona w stosunku do:

— pierwszego, jak i przedłużonego protokołu w sprawie porozumienia, ponieważ przewidziane przejście Sernam przez Geodis w wysokości 60 % dokonało się jedynie w wysokości 15 % (temu przejściu udziału dorównał następnie COGIP, również w wysokości 15 %),

— zawarcia drugiego porozumienia między SNCF i Geodis/COGIP⁽²⁾, wobec którego niemożność wniesienia sprzeciwu do Komisji doprowadziła do wprowadzenia klauzul — zrywających kontrakty między odpowiednio SNCF i Geodis/COGIP. W konsekwencji 15 % Sernam nabyte odpowiednio przez Geodis i COGIP zostało odstąpione SNCF, które ponownie stało się w 100 % właścicielem Sernam,

— przekształcenia Sernam w spółkę komandytową zwykłą (SCS) celem uczynienia Geodis odpowiedzialnym w sposób nieokreślony za zadłużenia Sernam. Do powyższego dołącza się przeniesienie ryzyka, które Geodis miało przejąć na siebie — na SNCF, dotyczącego i) kwoty inwestycji niezbędnych do uzdrowienia Sernam, ii) odpowiedniej redukcji kosztów eksploatacyjnych Sernam oraz iii) znaczącej utraty klientów w tym okresie finansowej niepewności,

— braku wpłaty 67 mln EUR przez Geodis,

— częściowej wpłaty globalnej kwoty zatwierdzonej decyzją Sernam 1 pomocy, chociaż warunki tej decyzji nie były już spełnione,

(¹) Wyżej wymieniony protokół miał więc jeszcze zastosowanie i powinien być zostać zastosowany przez władze francuskie (choćby Geodis mógł już przeżywać pewne trudności finansowe na dzień 23 maja 2001 r.).

(²) Chodziło o drugie porozumienie między SNCF i Geodis, ale oczywiście o pierwsze porozumienie między SNCF i COGIP.

- wpłaty pomocy dodatkowej w wysokości 41 mln EUR spowodowanej głównie opóźnieniem wsparcia Sernam ze strony Geodis i o której władze francuskie poinformowały Komisję dopiero w ich rocznym sprawozdaniu w dniu 17 czerwca 2002 r., podczas gdy taka dodatkowa kwota powinna była stanowić przedmiot ponownej kompletnej notyfikacji sprawy,
- przedłużenia planu restrukturyzacji, który pierwotnie był przewidziany na okres od 1999 do 2004 r. i który aktualnie ma się zakończyć w latach 2005–2006 (przewidziany termin przywrócenia równowagi finansowej Sernam), czyli rok lub dwa lata później niż przewidziano.
- (177) Tymczasem, zgodnie z wytycznymi⁽¹⁾, „Przedsiębiorstwo powinno w sposób integralny wdrożyć plan restrukturyzacji przyjęty przez Komisję i powinno wypełniać wszelkie inne zobowiązania przewidziane w decyzji Komisji. Komisja uważa nieposzanowanie planu lub zobowiązań za nadużycie pomocy.”
- (178) W oparciu o powyższe, Komisja z jednej strony konkluduje o nieposzanowaniu decyzji Sernam 1 z dnia 23 maja 2001 r. pod względem wyżej wymienionych elementów i, z drugiej strony, potwierdza, że to nieposzanowanie stanowi nadużycie pomocy w rozumieniu art. 1 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 659/1999 i pkt 43 wytycznych.
- (179) Wynika z powyższego, że wpłacona Sernam przez SNCF kwota 41 mln EUR pomocy dodatkowej, będąca bezpośrednią konsekwencją tego nieprawidłowego zastosowania (zważywszy fakt, że została wpłacona z powodu opóźnienia wsparcia), powinna zostać uznana za niezgodną z Traktatem i powinna zostać zwrócona w wymaganej formie (wraz z oprocentowaniem).
- 6.3.3. *Elementy zgodne z decyzją Sernam 1*
- (180) Komisja stwierdza wszakże, iż władze francuskie wypełniły kilka ze swoich zadań zgodnie z decyzją Sernam 1. I tak, zaprosiły one do ubiegania się o zamówienia na umowy rynkowe między SNCF i Sernam.
- (181) Ponadto Francja respektowała decyzję Sernam 1 odnośnie do liczby zamykanych oddziałów sortowania Sernam i ich reorganizacji, kształcenia pracowników, redukcji liczby zatrudnionych, stopniowego stosowania nowego planu transportu, zmiany systemów informatycznych na systemy Geodis, obniżenia o 18 % obrotu między rokiem 2000 a 2005, niezastąpienia przez państwo 67 mln EUR, których Geodis nie wniesie do Sernam, ewolucji w kierunku zmiany działalności Sernam z tradycyjnej spedycji na spedycję ekspresową i, przede wszystkim, zmian zmierzających ku innowacyjnej usłudze, zorientowanej na nowy sektor kolejowy wokół połączenia nowej „gamy ekspresowej” i systemu Train Bloc Express (TBE), który sytuuje się w nowym segmencie rynku, którego pełny potencjał pozostaje rozwijając.
- (182) Ponadto, w pkt 3.2.4 wytycznych Komisja precyzuje warunki, pod jakimi plan restrukturyzacji może zostać zmodyfikowany.
- (183) W ramach niniejszej sprawy Komisja stwierdza, że:
- za wyjątkiem sprzedaży Sernam, która nie została (jeszcze) dokonana, plan restrukturyzacji, taki jak przewidziany pierwotnie, jest kontynuowany w głównych zarysach i zgodnie z planem początkowym. Chodzi w istocie o reorganizację planu transportu, reorganizację oddziałów i zmniejszenie ich liczby, redukcję obrotu i personelu, tak jak to przewidywał plan początkowy, a nawet wykraczającą poza redukcję przewidzianą w decyzji Sernam 1, jak również o skoncentrowanie działalności wokół koncepcji nowatorskiego rozwoju (TBE),
- trudności przedsiębiorstwa, stwierdzone przed dniem 23 maja 2001 r., nieuchronnie pozostają niezmiennione,
- cel restrukturyzacji, jakim jest odzyskanie zdolności do prowadzenia działalności, pozostaje również ten sam,
- okres zalecanej pierwotnie restrukturyzacji zostaje przesunięty jedynie o rok do dwóch lat,
- zważywszy wszczęcie procedury w tej sprawie, Komisja ponownie bada ogólną sytuację roku 2001 w świetle jej aktualizacji na lata 2003–2004.
- (184) Zważywszy te elementy, Komisja wnioskuje, że pomoc badana w ramach niniejszej decyzji spełnia kryteria ujęte w pkt 3.2.4 wyżej wymienionych wytycznych. Zatem badana pomoc nie stanowi nowej pomocy na restrukturyzację i zasada „jednorazowej pomocy” do niej się nie stosuje.
- 6.3.4. *Kwalifikowalność do pomocy na restrukturyzację*
- (185) Komisja potwierdza elementy przyjęte w decyzji Sernam 1 dotyczące kwalifikowalności Sernam do pomocy na restrukturyzację, których zresztą w swej decyzji o wszczęciu procedury nr C 32/03 nie podała w wątpliwość. Punkty 82 do 87 decyzji Sernam 1 zawierają uwagi dotyczące pojęcia przedsiębiorstwa przysługującego trudności, przedsiębiorstwa nowo utworzonego i pomocy jednorazowej.

(¹) Punkt 43

(186) Chociaż Sernam zostało następnie ponownie przekształcone z SCS na SA i chociaż prywatyzacja Sernam nie jest już elementem konstytutywnym sprawy, analiza kwalifikowalności pozostaje niezmienną. Jest to zwłaszcza spowodowane faktem, że trudności przedsiębiorstwa stwierdzone przed dniem 23 maja 2001 r. nieuchronnie pozostają niezmienną i że cel restrukturyzacji pozostaje również ten sam.

6.3.5. Odzyskanie zdolności do prowadzenia działalności

(187) Chociaż prywatyzacja Sernam, którą przewidziano w decyzji Sernam 1, nie miała miejsca, Sernam nadal wykonywało wiele elementów początkowego planu restrukturyzacji, jednocześnie dodając doń szereg nowych elementów, które wskazują na przebiegające prawdziwe zmiany i przemawiają na korzyść terminowego odzyskania przez Sernam zdolności do wykonywania działalności.

(188) Reorganizacja oddziałów: Ta reorganizacja oddziałów eksploatacji rzeczywiście wydaje się być kluczowym elementem prowadzącym do odzyskania, przez przedsiębiorstwo typu Sernam, zdolności do prowadzenia działalności. Powyżej przytoczone argumenty, na które powołują się władze francuskie, odnośnie do konfiguracji obiektów, ich zagospodarowania, geograficznej lokalizacji i ich nadmiernej liczby, wnoszą racjonalizację fundamentalną do uczynienia przyszłych operacji bardziej efektywnymi i do zmniejszenia ich kosztów.

(189) Redukcja personelu: Co więcej, redukcja liczby zatrudnionych jest istotnie bardzo znaczna, z 5050 osób w 1999 r. do [...] w 2005 r. i powinna pozwolić na znaczne oszczędności i przysporzyć Sernam elastyczności i dostosowania koniecznych do realizacji jego innowacyjnych celów.

(190) System informatyczny: Przy wsparciu ze strony Geodis, Sernam przeorientował swój system informatyczny na dwa nowe kompleksowe programy zarządzania (Aanael i „Alizée 2000”), które powinny zoptymalizować przyszłe operacje Sernam.

(191) Gama „Xpress”: Nowa gama ekspresowa pozwoliła na sporządzenie typologii dostarczanych produktów według kilku kategorii, z wyróżnieniem produktów ekspresowych. Sernam przystosował się w ten sposób do nowej koncepcji nowoczesnej eksploatacji, takiej jaką zalecają biegli dla rentownej eksploatacji na rynku o potencjale wzrostowym.

(192) System TBE: Ponadto reorientacja działalności wokół certyfikowanej gamy ekspresowej pozwoliła również Sernam na ześrodkowanie jego nowego planu transportu drogowego wokół niezwykle innowacyjnego elementu, jakim jest system TBE. Połączenie gamy ekspresowej i systemu TBE pozwala dzisiaj Sernam na uzyskiwanie obrotu w wysokości [...] mln EUR obrotu realizowanego w usługach ładunków zbiorowych. Co więcej, koncepcja systemu TBE w połączeniu z gamą ekspresową wydaje się całkowicie odpowiadać logice

zalecanej przez wyżej wymienionych ekspertów, zmierzającej do uczynienia transportu kolejowego atrakcyjnym. Jako że system TBE jest rentowny na odległościach minimum 400 km i ponieważ jego prędkość w każdym razie przewyższa ograniczone prędkości drogowe, system TBE powinien móc być całkowicie konkurencyjny w stosunku do transportu samochodami ciężarowymi na dużych odległościach, nawet jeśli minimum dwa postoje na rozładowanie wydają się być niezbędne⁽¹⁾. Konkurencyjność systemu TBE powinna jeszcze wzrosnąć w przypadku ograniczenia prędkości na drodze do poziomu niższego niż ten obecnie dozwolony dla małych i średnich samochodów ciężarowych.

(193) Sukces systemu TBE, który, zdaniem władz francuskich, byłby zapewniony, wykazuje, że koncepcja ta staje wobec realnego zapotrzebowania na krajowym rynku francuskim.

(194) To zainteresowanie jest innym elementem oznaczającym, że rozpoczęte przez Sernam urozmaicenie oferty w celu stopniowego specjalizowania się w transporcie spedycyjnym poprzez TBE istotnie może mieć przed sobą przyszłość ekonomiczną. Tendencja do regionalizacji rynku spedycji tradycyjnej i ekspresowej we Francji mogłaby wyjaśnić zainteresowanie, jakie wzbudza system TBE, który, z definicji, działa jedynie na dużych odległościach. Należy ponadto przyjąć, że zainicjowane przez Komisję otwarcie rynku kolejowego powinno, w terminie, umożliwić Sernam zajęcie pozycji w nowym międzynarodowym segmencie rynku. Według takiego scenariusza (czy ma on zasięg krajowy, czy międzynarodowy) i z uwzględnieniem narzuconych przez niniejszą decyzję warunków, dla realizacji swoich celów Sernam będzie zmuszony zaangażować się we współpracę partnerską z jednym lub kilkoma przedsiębiorstwami.

(195) Globalna zdolność Sernam do prowadzenia działalności: Sernam potrafiło prawie całkowicie, na drodze własnych restrukturyzacyjnych wysiłków, wyeliminować zapotrzebowanie na 67 mln EUR, które Geodis miało wnieść na restrukturyzację. Dowodzi to, że Sernam zdolny jest, w sposób autonomiczny, przeprowadzić skutecznie znaczną część przewidzianej reorganizacji, co stanie się dla niego wielką korzyścią zwłaszcza w zakresie przyszłego zarządzania ZSO.

(196) Co więcej, przewidywania biznesplanu co do wyników Sernam wydają się być prawdopodobne, zważywszy inne procesy racjonalizacyjne prowadzone przez Sernam, zwłaszcza odnośnie do oddziałów (liczba, zagospodarowanie i konfiguracja), personelu, działalności i odnośnie do ZSO oraz zważywszy na nowe innowacyjne koncepcje rozwinięte i zastosowane przez Sernam (gama ekspresowa i system TBE), jak również relacje partnerstwa przemysłowego, w które Sernam zamierza się zaangażować (a które są warunkiem niniejszej decyzji) w celu poszerzenia swojej działalności kolejowej (TBE) nie tylko na rynku usług ekspresowych krajowych, ale również międzynarodowych, który to w ostatnich latach wspaniale się rozwinął i który nadal ma obiecujące perspektywy.

⁽¹⁾ Pierwszy postój na przeładowanie towarów z samochodów ciężarowych na TBE przy odjeździe i drugi postój, po przyjeździe TBE, na przeładowanie towarów na samochody ciężarowe.

- (197) Komisja uważa, że nawet przy braku wyżej wspomnianej dodatkowej pomocy w wysokości 41 mln EUR, Sernam powinno być w stanie w wyznaczonym terminie odnieść sukces w zakresie restrukturyzacji. W istocie, chociaż Sernam dysponuje jedynie częścią pomocy dozwolonej w decyzji Sernam 1, wynik za rok 2003 jest już nieznacznie lepszy od przewidywanego (-85 mln EUR zysku przed odliczeniem podatków zrealizowanego w 2003 roku, wobec przewidywanych -87 mln EUR) i powinien się zrównoważyć około 2005—2006, jak to przewidziano w biznesplanie Sernam.
- (198) Uwzględniając wyżej wymienione czynniki, Komisja ocenia, że Sernam będzie mogło odzyskać trwałą zdolność finansową w odpowiednim terminie, tak jak zapowiedziały władze francuskie.
- 6.3.6. *Zapobieganie zniekształceniom konkurencji — redukcja zdolności produkcyjnej*
- (199) Według wskazań władz francuskich, Sernam już w istotny sposób zredukowało zdolność produkcyjną i przewiduje dodatkowe redukcje do tych przewidzianych w decyzji Sernam 1, począwszy od teraz do zakończenia okresu restrukturyzacji w 2005—2006 r., w zakresie redukcji oddziałów, personelu i wysokości obrotu. Co więcej, Sernam dokonuje reorientacji z usług ładunków zbiorowych/spedycji tradycyjnej na spedycję ekspresową oraz również reorientacji z przewozu drogowego na nową koncepcję kolejową, system TBE. Koncepcja TBE rozwija się w nowym segmencie rynku, który nie jest nadprodukcyjny i może zaoferować dodatkowe możliwości rozwoju tak na poziomie krajowym, jak międzynarodowym. Władze francuskie spełniły zatem pewną liczbę kryteriów przyjętych w decyzji Sernam 1.
- 6.3.7. *Zapobieganie zniekształceniom konkurencji — specyficzne środki przeciwdziałające*
- (200) Komisja przyjmuje przede wszystkim, że:
- należy podjąć środki dla złagodzenia, w takiej mierze, jak to możliwe, niekorzystnych dla konkurentów konsekwencji pomocy,
 - ograniczenie lub wymuszona redukcja obecności na rzeczonym rynku lub rynkach, na których działa przedsiębiorstwo, stanowi środek przeciwdziałający według konkurentów,
 - środki przeciwdziałające mogą przybierać różne formy, w zależności od tego, czy przedsiębiorstwo działa, czy też nie, w nadprodukcyjnym sektorze rynkowym.
- (201) Komisja przyjmuje następnie następujące elementy:
- (202) Przedmiotowe rynki: Komisja stwierdza, że główne rynki, na których działa Sernam, są francuskimi krajowymi rynkami ładunków zbiorowych/spedycji tradycyjnej i ekspresowej. Te rynki dotyczą niemniej zasadniczego elementu, jakim jest transport drogowy i kolejowy.
- (203) Transport kolejowy (koncepcja TBE): Odnośnie do rozwoju ładunków zbiorowych oraz ekspresowej spedycji przesyłek drogą kolejową (koncepcja TBE), władze francuskie potwierdziły Komisji, że „SERNAM nie posiada monopolu na TBE, w tej mierze, iż każdy operator może wnieść wniosek do Fret SNCF o równoważną usługę. Do dnia dzisiejszego jednak żaden konkurent SERNAM nie wniósł wyraźnie sformułowanego wniosku do Fret SNCF. Fret SNCF potwierdza zresztą, że jest gotowe świadczyć, na tych samych warunkach, równoważne usługi na rzecz każdego podmiotu, który złoży o nie wnioski. Ze swojej strony, SERNAM odpowiedziało pozytywnie na wnioski dotyczące współpracy technicznej w zakresie TBE, złożone przez podmiot pragnący ocenić stosowność i skuteczność systemu.”
- (204) Formowanie ładunków zbiorowych przewożonych koleją, takie jak praktykowane przez Sernam z użyciem systemu TBE i nowej gamy ekspresowej, jest nowym rynkiem, niemającym strukturalnych zdolności do nadprodukcji, który trzeba rozwinąć. Biorąc również pod uwagę fakt, że władze francuskie dostarczyły niezbędne zabezpieczenie, żeby Sernam na tym rynku nie mogło korzystać z monopolu, Komisja uznaje, iż Sernam nie musi wprowadzać w tym segmencie środków przeciwdziałających pomocy i może nadal się w nim rozwijać.
- (205) Transport drogowy: Natomiast transport drogowy w całej Europie, a więc również i we Francji, znajduje się w stadium strukturalnej nadprodukcji. Ponadto francuski rynek tradycyjnych ładunków zbiorowych jest uważany za będący w stadium stagnacji, a rynek spedycyjny przesyłek standardowych („przesyłki”) przedstawia tendencję schyłkową.
- (206) Zainteresowane strony zaznaczają, że sytuację na rynku zaostrza zamykanie przedsiębiorstw na określonym rynku we Francji, intensywniejsze niż w ubiegłym roku, oraz że ten rynek wyróżnia się silną konkurencją cenową, praktykowaną zwłaszcza przez Sernam.
- (207) Formowanie ładunków zbiorowych i usługi ekspresowe: Sernam jest znaczącym podmiotem na francuskim rynku ładunków zbiorowych/spedycji tradycyjnej i, przede wszystkim, ekspresowej i posiada znaczący udział w rynku, dystansując na nim bardzo liczne podmioty.
- (208) Pomoc świadczona niezgodnie z przeznaczeniem: Ponadto, biorąc pod uwagę stwierdzone powyżej nieprawidłowe zastosowanie pomocy i wydłużenie czasu trwania planu restrukturyzacji, Komisja uznaje, że Sernam powinno wprowadzić specjalny środek przeciwdziałający na stałe wycofując się z rynków istotnie nadprodukcyjnych, żeby zatwierdzenie części rzeczonyj pomocy mogło być uzasadnione.

- (209) W istocie, natychmiastową konsekwencją przyznania pomocy państwa na rynkach będących w stadium strukturalnej nadprodukcji, a nawet schyłku, byłoby umożliwienie przedsiębiorstwu, które powinno by było zaprzestać działalności z powodu wyjawionych trudności, nienaturalnego zajmowania udziałów w rynkach przyciągających nadzwyczajne zainteresowanie — ze szkodą dla konkurencyjnych przedsiębiorstw w dobrym stanie finansowym. Tak więc, należy uniknąć tego, żeby pomoc odniosła niepożądany skutek — wypierając z będącego przedmiotem zainteresowania rynku przedsiębiorstwa w dobrym stanie finansowym na korzyść tych, które okazują się być niezgodne do przetrwania dzięki pomocy własnych środków.
- (210) Z tego punktu widzenia, Komisja uważa, że Sernam powinno na trwałe zaniechać swojej działalności w nadprodukcyjnych segmentach rynku, w konkretnym przypadku — w rynku ładunków zbiorowych/spedycji tradycyjnej transportem drogowym.
- (211) Chociaż Sernam już zaczął się wycofywać, Komisja uważa, że ten proces nie jest wystarczający i należy go trwale kontynuować. Dlatego właśnie uważa za niezbędne narzucenie warunków, które i) umożliwią Sernam dalszy rozwój w kierunku innowacyjnego urozmaicenia usług w segmencie rozwojowego rynku (a więc niebędącego w stadium nadprodukcji) oraz ii) umożliwią zastąpienie, w segmentach znajdujących się w stadium nadprodukcji, stagnacji lub schyłku, usług Sernam usługami świadczonymi przez inne podmioty (czego skutkiem będzie uwolnienie udziałów Sernam w rynku w tych segmentach). Warunki te są następujące:
- Sernam będzie mogło rozwijać swoją działalność jedynie w zakresie dostarczania przesyłek drogą kolejową (koncepcja TBE). W tym względzie, SNCF gwarantuje zaferować każdemu innemu podmiotowi, który przedłoży o nie wniosek, takie same warunki, jak te przyznane Sernam na rozwój kolejowego transportu frachtu — TBE.
 - natomiast Sernam będzie musiało, w ciągu dwóch najbliższych lat, licząc od daty ogłoszenia niniejszej decyzji, całkowicie zastąpić swoje własne środki i usługi transportu drogowego środkami i usługi transportu drogowego przedsiębiorstwa lub kilku przedsiębiorstw niebędących w większościowym posiadaniu SNCF,
 - poprzez własne środki i usługi transportu drogowego Sernam, dotyczy to ogółu środków transportu drogowego — mianowicie, transportowych pojazdów drogowych — w pełni będących własnością holdingu Sernam lub przezeń leasingowanych/dzierżawionych,
 - przedsiębiorstwa, które przejmą działalność drogową Sernam, będą musiały zapewnić całość usług transportu drogowego za pomocą własnych zasobów.
- (212) Obowiązek przystąpienia do takiego zastąpienia będzie z pewnością wezwaniem dla przedsiębiorstwa. W istocie, około [...] mln EUR obrotu Sernam pochodzi z działalności transportu drogowego, przy całkowitym obrocie w wysokości 414 mln EUR i przy [...] mln EUR obrotu z usług w zakresie ładunków zbiorowych. Niemniej, zastąpienie tej działalności, bez szkody dla zdolności przedsiębiorstwa do wykonywania działalności, powinno być wykonalne z następujących powodów:
- Sernam powinno szybko zaangażować się w partnerską współpracę z jednym lub kilkoma przedsiębiorstwami, żeby zastąpić działalność drogowego dostarczania przesyłek — mianowicie, transportowymi pojazdami drogowymi — przy odjeździe i po przyjeździe serwisu kolejowego Sernam (TBE). Jako że współpraca partnerska przedsiębiorstw, jak również odejście Sernam od transportu drogowego, tak czy inaczej zostały przewidziane i zapowiedziane przez władze francuskie, ten warunek zapewni jedynie wdrożenie owych intencji,
 - jako że restrukturyzacja Sernam koncentruje się wokół połączenia jego nowej gamy usług ekspresowych z nową koncepcją transportu kolejowego TBE, którego perspektywy ekonomiczne wydają się być całkowicie uzasadnione i wiarygodne, Sernam powinno zdołać usytuować się w nowym segmencie rynku, który pozostaje rozwijającym.
- (213) Z drugiej strony, na wniosek Komisji, która nalegała, żeby uniknąć zajęcia przez Sernam pozycji monopolisty w dziedzinie ekspresowego kolejowego transportu frachtu, władze francuskie pisemnie potwierdziły⁽¹⁾, że każdy inny operator potencjalnie zainteresowany wykonywaniem usług spedycji kolejowej będzie mógł korzystać z tych samych warunków, jak te przyznane Sernam. Komisja uważa, że w ten sposób wszelkie ryzyko faktycznego lub prawnie usankcjonowanego monopolu może zostać odsunięte, pozostają jedynie bariery dostępu do tego rynku⁽²⁾.
- (214) Ponadto strategia rozwoju TBE bezpośrednio wpisuje się w kierunek polityki Komisji odnośnie do transportu, z tego powodu, że sprzyja ona modalnemu transferowi „od drogi na tory”. Komisja uważa w tym względzie, że przedsiębiorstwo, które dokonuje zmian, żeby umożliwić na dużych odległościach transfer od drogi na szyny znacznych objętości towarów, zasługuje, aby dano mu sposobność zrealizowania takich możliwości, pod warunkiem jednakże, iż rzeczywiście wycofa się ono z nadprodukcyjnych segmentów rynku.
- (215) Skutkiem czego Komisja uważa, że cel polegający na:
- zrestrukturyzowaniu Sernam,
 - tak żeby mogło ono trwale odzyskać zdolność do wykonywania działalności,

⁽¹⁾ Pismo władz francuskich z dnia 14 kwietnia 2004 r.

⁽²⁾ Te bariery dostępu powinny, a priori, głównie uwarunkowane umiejętnościami dokonania takiej operacji oraz zagospodarowaniem przystosowanych do potrzeb wagonów, zważywszy, że — przy najmniej w przypadku Sernam — zadania trakcji kolejowej byłyby przeprowadzone przez SNCF.

- poprzez reorientację jego działalności w dziedzinie transportu drogowego na ekspresowy transport kolejowy oraz poprzez zastąpienie jego działalności usług drogowych działalnością innych przedsiębiorstw niezależnych od SNCF,
- w taki sposób, aby nie wypaczyć wymiany handlowej między państwami członkowskimi w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, jest osiągnięty.
- (216) Niemniej Komisja bierze pod uwagę intencję władz francuskich odnośnie do sprzedaży spółki Sernam w całości (aktywa i pasywa łącznie) do dnia [...]. W tymże kontekście Komisja przypomina, że pod warunkiem iż taka transakcja zostanie dokonana po cenie rynkowej bądź wynikającej z przejrzystej i otwartej dla wszystkich konkurentów procedury, bądź po cenie zweryfikowanej przez niezależnego biegłego, na rzecz spółki niemającej powiązań prawnych z SNCF, nabywca nie będzie zobowiązany do zwrotu kwoty 41 milionów EUR, uznanej za niezgodną. W istocie, według orzecznictwa Trybunału, nabywca nie mógłby zostać uznany za uzyskującego korzyści w stosunku do innych podmiotów rynkowych.
- (217) Komisja przypomina również, że w przypadku rozważanej przez władze francuskie sprzedaży Sernam w całości (aktywa i pasywa) warunki decyzji (przejęcie działalności transportu drogowego Sernam przez inne przedsiębiorstwa i zmiana działalności Sernam skierowana na fracht kolejowy) powinny, w każdym przypadku, stosować się. Natomiast w przypadku, gdyby Sernam miało sprzedać „hurtem” swoje aktywa, Komisja przypomina, że te dwa wyżej wymienione warunki dotyczące restrukturyzacji holdingu nie stosują się — zważywszy, iż Sernam nie będzie już działało w swojej aktualnej formie prawnej i uwolni swoje udziały w rynku na korzyść niezależnego nabywcy (który faktycznie będzie mógł nadal prowadzić swoją działalność przy pomocy aktywów Sernam).
- ### 6.3.8. Pomoc ograniczona do minimum
- (218) Jak wspomniano wyżej, potrzeba dodatkowej pomocy w wysokości 41 mln EUR jest głównie konsekwencją nieszanowania przez władze francuskie decyzji Sernam 1. Wpłata takiej kwoty pomocy dodatkowej jest nieuzasadniona, w tej mierze, że jest ona przeznaczona dla przedsiębiorstwa działającego jeszcze głównie w segmentach rynku strukturalnie nadprodukcyjnych, będących w stadium stagnacji, a nawet schyłku. Ponadto Sernam nie powinno dysponować nadwyżką środków płynnych, którą mógłby przeznaczyć na działania mogące wywołać zniekształcenia na rynku i które nie byłyby związane z procesem restrukturyzacji, zwłaszcza w zakresie stosowanych cen. Skutkiem tego Komisja uważa, iż przyznanie pomocy dodatkowej w wysokości 41 mln EUR w porównaniu do początkowo ogłoszonej i zatwierdzonej decyzją Sernam 1 całkowitej kwoty 503 mln EUR nie jest uzasadnione.
- (219) Skądinąd, zastąpienie przewidzianego początkowo wkładu Geodis na restrukturyzację Sernam ewentualną pomocą w wysokości 67 mln EUR, może zostać wykluczone, ponieważ ten wkład nie będzie już konieczny. W istocie, zapotrzebowanie finansowe w wysokości 67 mln EUR które Geodis miało wnieść za pośrednictwem linii kredytowej, zostało sfinansowane za pomocą zmniejszenia kredytów, które Sernam przyznawał swojej klienteli. W celu zmobilizowania tych środków na kwotę 67 mln EUR Sernam mogło być odstąpić wierzytelności klienteli przy pomocy kredytów dyskontowych lub sekurytyzacji, żeby uzyskać zasoby odpowiadające instytucji finansowej. W rzeczywistości, Sernam postąpiło lepiej, w tej mierze, że wykonało ono podstawowe zadanie polegające na skróceniu terminów kredytowych klienteli, co pozwoliło mu zmobilizować zaangażowane zasoby i odpowiednio zmniejszyć w ten sposób swoje ZSO. Takie zachowanie jest w istocie korzystniejsze od opcji finansowania zewnętrznego, opisanego powyżej, zważywszy iż zmierza ono w kierunku konsolidacji bilansu Sernam i bezpieczniejszymi czyni przyszłe operacje (ze względu na skrócone terminy kredytowe klienteli).
- (220) Skutkiem tego Komisja może uznać, że Sernam zastąpiło brak wkładu ze strony Geodis w wysokości 67 mln EUR środkiem równorzędnym, a nawet lepszym w porównaniu z finansowaniem zewnętrznym, mobilizując zasoby zbyt długo zablokowane w kredytach przyznanych klienteli.
- (221) I tak udział pomocy w restrukturyzacji Sernam w obecnej sytuacji (w tabeli poniżej zwanej Sernam 2) wynosi 81 %, przy 87 % udziale odnośnie do Sernam 1. Powyższe uwzględnia fakt, że Sernam własnymi zasobami pokryło zapotrzebowanie finansowe w wysokości 67 mln EUR, co miało zapewnić Geodis i będzie również musiało własnymi środkami wyrównać dodatkowe zapotrzebowanie finansowe w wysokości 41 mln EUR, co spółka powinna móc uczynić zwłaszcza dzięki sprzedaży usług transportu drogowego i innym środkom.
- (222) Kwota 556 mln EUR⁽¹⁾ powiększa się o kompensatę w wysokości 34 mln EUR i 21 mln EUR, przez SNCF, z tytułu kontraktów, zawartych między SNCF i Sernam, na przewóz bagaży, prasy i dostaw w ciągu jedenastu miesięcy roku obrachunkowego 2000 SCS Sernam, które w decyzji Sernam 1 zostały uznane za pomoc państwa zgodną. Zważywszy że Francja respektowała swoje zobowiązanie otwarcia rynków dotyczących przewozu dostaw, przewozu i przewozu bagaży na rzecz SNCF, Komisja może utrzymać ocenę decyzji Sernam 1, zgodnie z którą kwota 55 mln EUR, wpłacona z tytułu wyżej wymienionych zamówień, w ciągu jedenastu miesięcy roku obrachunkowego 2000, może zostać dozwolona w kontekście restrukturyzacji Sernam.

⁽¹⁾ Zawierająca finansowanie restrukturyzacji przez SNCF w wysokości 448 mln EUR, finansowanie przez Sernam w kwocie 67 mln EUR, które miało zapewnić Geodis (Sernam zmniejszyło w rzeczywistości to zapotrzebowanie na finansowanie, wdrażając, bez pomocy z zewnątrz, działania restrukturyzacyjne) oraz finansowanie za pomocą zasobów Sernam w kwocie 41 mln EUR proponowanej pomocy dodatkowej.

(223) **Koszt restrukturyzacji**

mln EUR	Sernam 1	Zmiany	Sernam 2
Koszt restrukturyzacji	515	41	556
Suma (1)	515		556

Źródła finansowania

mln EUR	Sernam 1	Zmiany	Sernam 2
Finansowanie restrukturyzacji przez SNCF	448		448
Finansowanie przez Geodis	67	-67	0
Finansowanie przez Sernam		67	67
Inne środki mające pochodzić od Sernam		41	41
Suma (2)	515		556

Wysokość pomocy na restrukturyzację Sernam 1 w %	87		
Wysokość pomocy na restrukturyzację Sernam 2 w %			81

Pomoc przyznana na kontrakty w mln EUR	55		55
Suma (3)	55		55

mln EUR	Sernam 1		Sernam 2
Finansowanie restrukturyzacji przez SNCF	448		448

mln EUR	Sernam 1		Sernam 2
Pomoc przyznana na kontrakty mln EUR	55		55
Suma (4) Całkowita kwota pomocy sprawy	503		503

6.3.9. *Wdrożenie i respektowanie warunków*

- (224) Francja jest zobowiązana do przedkładania sprawozdania rocznego dotyczącego ewolucji restrukturyzacji i respektowania niniejszej decyzji. Pierwsze sprawozdanie powinno być jednak złożone najpóźniej sześć miesięcy od daty ogłoszenia niniejszej decyzji.

7. WNIOSKI

- (225) Komisja stwierdza, że Francja wpłaciła kwotę pomocy w wysokości 503 mln EUR ⁽¹⁾ na innych warunkach niż te przyjęte w decyzji Sernam 1 i że bezprawnie wpłaciła kwotę pomocy dodatkowej w wysokości 41 mln EUR.

- (226) Jednak uwzględniając:

— pisemne zobowiązanie złożone przez władze francuskie na wyraźne żądanie Komisji, że Sernam nie będzie protegowany przez SNCF i nie będzie mógł rozwijać monopolu na rynku transportu (ekspresowego) frachtu kolejowego,

— głęboką restrukturyzację rozpoczętą przez Sernam (dotyczącą jego oddziałów eksploatacyjnych, jego planu transportu, już dokonanej redukcji zdolności produkcyjnej, jak również zasadniczych innowacji w zakresie nowej gamy ekspresowej i systemu TBE), oraz

— nałożone przez niniejszą decyzję warunki,

Komisja uważa, że kwota 503 mln EUR pomocy na rzecz Sernam jest zgodna z Traktatem, zważywszy, że:

— Sernam będzie mógł w odpowiednim terminie odzyskać zdolność do prowadzenia działalności,

⁽¹⁾ Ta kwota składa się z 448 mln EUR pomocy na restrukturyzację właściwą, wpłaconych SNCF i z 55 mln EUR pomocy na kontrakty, co wyraża się kwotą 503 mln EUR.

- konkurencja nie zostanie zniekształcona w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem;
- pomoc zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, w zakresie, w jakim całkowita kwota zapotrzebowania finansowego zatwierdzona decyzją Sernam 1 (570 mln EUR⁽¹⁾) jest pomniejszona o kwotę 67 mln EUR z racji braku wkładu ze strony Geodis, która jednak została sfinansowana poprzez mobilizację zasobów, oraz w jakim dodatkowa pomoc w wysokości 41 mln EUR powinna zostać zwrócona z oprocentowaniem,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Pomoc państwa na rzecz spółki Sernam, zatwierdzona w maju 2001 r., na kwotę w wysokości 503 milionów eur, jest zgodna ze wspólnym rynkiem w warunkach przewidzianych w art. 3 i 4.
2. Pomoc państwa wdrożona przez Francję na rzecz spółki Sernam, na kwotę 41 milionów EUR, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem.

Artykuł 2

1. Francja podejmie wszelkie środki niezbędne do odzyskania, ze strony beneficjenta, pomocy przewidzianej w art. 1 ust. 2, bezprawnie już oddanej do jego dyspozycji.
2. Zwrot ma miejsce w trybie natychmiastowym, zgodnie z procedurami prawa krajowego, w tej mierze, w jakiej umożliwiają one bezzwłoczne i skuteczne wykonanie niniejszej decyzji. Pomoc do zwrotu zawiera odsetki naliczone począwszy od daty przekazania jej do dyspozycji beneficjenta po datę ich zwrotu. Odsetki są obliczane w oparciu o stopę referencyjną stosowaną do obliczenia ekwiwalentu subwencyjnego w ramach pomocy na cele regionalne.

Artykuł 3

1. Z zastrzeżeniem ust. 2, będą respektowane następujące warunki:
 - a) Sernam będzie mogło rozwijać jedynie swoją działalność w zakresie dostarczania przesyłek drogą kolejową (zgodnie z koncepcją Train bloc express, TBE). W tym względzie SNCF gwarantuje zaoferować każdemu innemu podmiotowi, który przedłoży o nie wniosek, takie same warunki, jak te

przyznane Sernam na rozwój kolejowego transportu frachtu — TBE;

- b) natomiast Sernam będzie musiało, w ciągu dwóch lat, licząc od daty ogłoszenia niniejszej decyzji, całkowicie zastąpić swoje własne środki i usługi transportu drogowego środkami i usługami transportu drogowego przedsiębiorstwa lub kilku przedsiębiorstw prawnie i ekonomicznie niezależnych od SNCF i wybranych według otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury.

Poprzez własne środki i usługi transportu drogowego Sernam dotyczy to ogółu środków transportu drogowego — mianowicie, transportowych pojazdów drogowych — w pełni będących własnością Sernam lub przezeń leasingowanych/dzierżawionych.

Przedsiębiorstwa, które przejmą działalność drogową Sernam, będą musiały zapewnić całość usług transportu drogowego za pomocą własnych zasobów.

2. W przypadku sprzedaży przez Sernam całości jego aktywów do dnia [...], po cenie rynkowej, spółce niemającej powiązań prawnych z SNCF, za pośrednictwem przejrzystej i otwartej procedury, warunków ust. 1 nie stosuje się.

Artykuł 4

3. Każda sprzedaż Sernam częściowa lub w całości powinna zostać zrealizowana po cenie rynkowej i za pośrednictwem przejrzystej i otwartej dla wszystkich jego konkurentów procedury. W tych warunkach obowiązek zwrotu pomocy w wysokości 41 mln EUR będzie ciążył na spółce Sernam, jeśli ta ostatnia nadal będzie istnieć.

Artykuł 5

Francja poinformuje Komisję, w terminie dwóch miesięcy od dnia opublikowania niniejszej decyzji, o środkach podjętych w celu jej wykonania.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 października 2004 r.

W imieniu Komisji
Loyola DE PALACIO
Wiceprzewodnicząca

(¹) Ta kwota składa się z 448 mln EUR ze strony SNCF, z 55 mln EUR na kontrakty i z 67 mln EUR, które miało wnieść Geodis.