II

*(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)*

# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

**vom 20. Oktober 2004**

**über die staatliche Beihilfe, die Frankreich dem Unternehmen „Sernam" bereits zum Teil zur Verfügung gestellt hat**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 3940)*

**(Nur der französische Text ist verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2006/367/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf die Leitlinien der Gemeinschaft für Staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten [1],

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags [2],

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln [3] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahme,

in Erwägung nachstehender Gründe:

[1] ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.

[2] ABl. L 83 vom 27.3.1999, S.1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 794/2004 (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1).

[3] ABl. C 182 vom 1.8.2003, S. 2.

### 1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 23. Mai 2001 (Nr. D/288742) teilte die Kommission Frankreich ihre Entscheidung über die Genehmigung der Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten von Sernam mit (nachstehend „Entscheidung vom 23. Mai 2001" oder „Entscheidung Sernam 1").

(2) Mit Schreiben vom 17. Juni 2002 (registriert unter der Nr. A/60693 am gleichen Tag) legten die französischen Behörden einen ersten Jahresbericht über die Umstrukturierung des Unternehmens Sernam vor, ferner eine neue Vereinbarung („protocole d'accord") zwischen der SNCF und Geodis, aus der hervorgeht, dass die am 23. Mai 2001 genehmigten Beihilfen unter anderen Bedingungen ausgezahlt wurden als denen, auf deren Grundlage die Kommission ihre Entscheidung vom 23. Mai 2001 getroffen hatte. Mit Schreiben vom 30. Oktober 2002 (registriert unter der Nr. A/69194 am 31. Oktober 2002) übermittelte Frankreich zusätzliche Informationen. Am 27. November 2002 richtete die Kommission ein Schreiben an die französischen Behörden, auf das diese am 30. Januar 2003 antworteten (Antwortschreiben registriert unter der Nr. A/12246 am 31. Januar 2003). Am 29. August 2002, 25. Februar 2003 und 22. März 2004 fanden gemeinsame Sitzungen der französischen Behörden und der Kommissionsdienststellen statt. Die französischen Behörden lieferten insbesondere im Rahmen der Sitzung vom 22. März 2004 und in einem Schreiben vom 14. April 2004 zusätzliche Informationen.

(3) Die Kommission hat bei einem unabhängigen Sachverständigen eine Marktstudie in Auftrag gegeben, deren Ergebnis Anfang Juni 2004 vorgelegt wurde.

(4) Ferner ging mit Schreiben vom 8. Juli 2002 (registriert am 15. Juli 2002 unter der Nr. A/62493) bei der Kommission eine von mehreren Beschwerdeführern unterzeichnete Beschwerde zu dem Dossier „Sernam" ein. Am 3. September 2002 und 29. Januar 2003 fanden gemeinsame Sitzungen der Beschwerdeführer und der Kommissionsdienststellen statt. Mit Schreiben vom 13. Dezember 2002 (registriert am 17. Dezember 2002 unter der Nr. A/72603) haben die Beschwerdeführer die Kommission — unter Ankündigung einer Untätigkeitsklage im gegenteiligen Fall — ein erstes Mal aufgefordert, tätig zu werden. Diese Aufforderung wurde mit Schreiben vom 24. April 2003 wiederholt ([1]). Ferner wurden weitere Schreiben an die Kommission gerichtet (u.a. ein Schreiben mit Datum vom 4. Februar 2003 ([2]), zwei Schreiben vom 28. Februar 2003 — eines davon am 4. März 2003 ([3]) abgeschickt -, ein Schreiben vom 10. März 2003 ([4]) und ein Schreiben vom 15. September 2003 ([5])). Mit Schreiben vom 13. und 18. Februar 2004 ([6]) haben die Beschwerdeführer die Kommission — unter Ankündigung einer Untätigkeitsklage im gegenteiligen Fall — ein zweites Mal aufgefordert, tätig zu werden. Sie übermittelten weitere Schreiben mit Datum vom 19. Mai ([7]), 10. Juni und 9. September. Die Kommission antwortete unter anderem mit Schreiben vom 7. Februar 2003 (Antwort auf die erste Aufforderung), 25. Februar, 17., 20. und 21. März und 8. Mai 2003 (Antwort auf die Wiederholung der ersten Aufforderung) sowie vom 19. März 2004 (Antwort auf die zweite Aufforderung).

(5) Mit Schreiben vom 30. April 2003 setzte die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss in Kenntnis, im Zusammenhang mit dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten (Beschluss C 32/03).

(6) Der Beschluss der Kommission über die Eröffnung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([8]). Die Kommission forderte die Beteiligten zur Äußerung zu der genannten Beihilfe auf.

(7) Bei der Kommission gingen entsprechende Stellungnahmen von Beteiligten ein, die sie Frankreich mit Schreiben vom 26. September 2003 mit der Möglichkeit zur Äußerung übermittelte. Mit Schreiben vom 26. November 2003 ging die Stellungnahme Frankreichs ein.

## 2. GEGENSTAND

Nachstehend wird der Kontext der Beihilfe zusammenfassend beschrieben. Weitere Einzelheiten können der Entscheidung vom 23. Mai 2001 und dem Beschluss über die Eröffnung des Verfahrens vom 30 April 2003 entnommen werden.

### 2.1. Sernam: die Struktur

(8) Sernam wurde, wie bereits der Entscheidung vom 23. Mai 2001 zu entnehmen ist, 1970 als der für die gesamte Paketbeförderung zuständige interne Dienst der SNCF ins Leben gerufen. 1993 entstanden im Rahmen einer Umstrukturierung „Sernam Domaine" und die Filiale „Sernam Transport SA". „Sernam Domaine" blieb ein interner Dienst der SNCF, während „Sernam Transport SA" die Form einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der SNCF erhielt, die ihrerseits ihre Straßentransportaktivitäten über 24 Filialen ([9]) ausführte.

(9) Diese 1993 geschaffene Unternehmensgruppe der „Sernam Transport SA" und ihrer Filialen befand sich immer in einem relativen finanziellen Gleichgewicht. Die Ergebnisse des SNCF-internen Dienstes „Sernam Domaine" waren hingegen seit 1992 immer stärker rückläufig. Es konnte jedoch — u. a. aufgrund der starken sozialen Spannungen innerhalb der SNCF — erst 1996 mit der Umsetzung eines Sanierungsplans begonnen werden. Angesichts der sich weiter verschlechternden wirtschaftlichen Situation von Sernam Domaine leitete die SNCF Überlegungen im Hinblick auf deren Verbesserung ein.

(10) Am 1. Februar 2000 wurde Sernam Domaine in eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der SNCF umgewandelt. Im Anschluss daran wurde eine neue Kommanditgesellschaft (nachstehend „SCS Sernam") mit eigener Rechtspersönlichkeit gegründet. In dieser wurden das Anlagevermögen der ehemaligen Sernam Domaine und die Anteilsrechte der Sernam Transport SA zusammengefasst. Dadurch wurde die SNCF-Filiale „Sernam Transport SA" — als weiterhin unabhängiges Unternehmen und Holdinggesellschaft mit 24 Filialen — zu einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der „SCS Sernam".

(11) Die Umstrukturierung, die Gegenstand dieser Entscheidung ist, betrifft die SCS Sernam (auch wenn diese im Anschluss an die von der SNCF und Geodis am 21. Dezember 2001 unterzeichnete Vereinbarung in eine AG umgewandelt wurde und die an Geodis und Cogip jeweils verkauften 15 % der Anteile an der SCS Sernam von der SNCF zurückgenommen wurden).

### 2.2. Sernam: Aktivitäten

(12) Seit der Gründung im Jahr 1970 ist Sernam vor allem für die Paketbeförderung (Stückgut) innerhalb des Sammelgutverkehrs zuständig, der vor allem herkömmliche Paketdienste (Lieferung normalerweise innerhalb von 24 bis 48 Stunden) und Expresskurierdienste (Lieferung normalerweise innerhalb von weniger als 24 Stunden) umfasst. Weitere Aktivitäten betreffen — in geringerem Umfang — den Frachtdienst (Güterbeförderung von LKW-Ladungen von einem Ort zum anderen) und die Logistik (Zwischenlagerung, Lagerung, Kommissionierung, Montagearbeiten).

([1]) Registriert am 25. April 2003 unter der Nr. A/18967.
([2]) Registriert am 7. Februar 2003 unter der Nr. GAB. LdP 490.
([3]) Registriert am 5. März 2003 unter der Nr. A/14685.
([4]) Registriert am 11. März 2003 unter der Nr. GAB. Loyola de Palacio 899.
([5]) Registriert am 17. September 2003 unter der Nr. A/29815
([6]) Registriert bei der GD TREN am 26. Februar 2004 unter der Nr. A/14167.
([7]) Registriert am 24. Mai 2004 unter der Nr. A/21123.
([8]) ABl. C 182 vom 1.8.2003, S. 2. Die Frist für die Einreichung von Stellungnahmen der Beteiligten lief am 1. September 2003 ab. Auf Antrag der Beteiligten, die eine Stellungnahme übermittelt hatten, gewährte die Kommission eine Fristverlängerung bis zum 15. September 2003.

([9]) 24 kleine Filialen (zum 31. Dezember 2000)

(13) Wie in der Entscheidung „Sernam 1“ angegeben, kann der Sammelgutverkehr grundsätzlich als Tätigkeit definiert werden, bei der Waren bei Kunden (Absendern) abgeholt, in einer Versandstelle gesammelt, und von dort bis zur Empfangsstelle transportiert werden, von der aus sie an die Empfänger ausgeliefert werden. Die Anwendung der Verfahren des Sammelgutverkehrs ist erforderlich, um die Transportmittel optimal zu nutzen. Das Sammelgutunternehmen transportiert von mehreren Absendern eingesammelte Pakete zu mehreren Empfängern. Der Sammelgutverkehr ist dem Güterverkehr zwar ähnlich, stellt jedoch einen eigenen Markt dar, sowohl aufgrund der Größe der beförderten Einheiten (vom Paket bis zur Ladung von mehreren Tonnen Gewicht) als auch aufgrund der Tatsache, dass Sendungen unterschiedlicher Absender an mehrere Empfänger geliefert werden.

(14) Sämtliche Aktivitäten der Sernam stützten sich im Wesentlichen auf den Straßentransport (Lkw). Die früher übliche Paketbeförderung mit der Bahn wurde mit der Einführung des im Umstrukturierungsplan genannten neuen Beförderungsplans aufgegeben. Sernam hat inzwischen ein neues Konzept der Bahnbeförderung entwickelt („Train bloc express“ — nachstehend „TBE“), das für den zentralen Teil der Beförderung bei herkömmlichen Paketdiensten und Expresskurierdiensten über Distanzen von mehr als 400 km eingesetzt wird. Hierunter fällt z. B. auch der Transport der Gepäckstücke von SNCF-Kunden sowie von Zeitungen und Zeitschriften zwischen der Pariser Region und Südfrankreich.

(15) Im Jahr 2000 stammten etwa 58 % des Gesamtumsatzes von 552 Mio. EUR (nachstehend „€—“) aus dem Sammelgutverkehr innerhalb Frankreichs (vor allem herkömmliche Paketdienste und Expresskurierdienste sowie Nachtlieferungen). Etwa 18 % des Umsatzes sind dem Frachtdienst zuzuschreiben, 10,7 % dem Logistikbereich, 6,3 % dem Transport von Zeitungen/Zeitschriften und Gepäckstücken für die SNCF, 4 % weiteren Aktivitäten (z. B. Materiallieferungen) und 3 % internationalen Aktivitäten.

(16) Die französischen Behörden geben ferner an, dass die unmittelbar auf das TBE-System gestützten Sernam-Transporte bereits heute einen Umsatz von […] * Mio. € ([…] Mio. € Umsatz für den Sammelgutverkehr insgesamt) erbringen. 2003 betrug der reale Umsatz der Sernam 414 Mio. €. 2006 dürfte er sich auf 443 Mio. € belaufen.

(17) Der Straßengüterverkehr der Sernam hatte 2003 einen Anteil am Umsatz in Höhe von […] Mio. €. Von dieser Aktivität entfallen […] Mio. € unmittelbar auf Sernam und […] Mio. € auf eine Sernam-Filiale, „Sernam Transport Route“ (nachstehend „STR“). Die Sernam-Gruppe setzt […] Zugmaschinen (44 t), […] Sattelanhänger (24 t), […] Güterwagen (3,5 t bis 12 t) und […] leichte Kraftfahrzeuge (unter 3,5 t) ein. Die gesamte Gruppe verfügt ferner über […] Lkw und beschäftigt […] fest angestellte Fahrer. Davon gehören […] Lkw und […] Fahrer zu STR. […]

### 2.3. **Sernam: Kapazitäten des von Sernam bedienten Marktes (Studie)**

(18) Die Kommission hat bei einer unabhängigen Beraterfirma (nachstehend „der Sachverständige“) eine Studie in Auftrag gegeben, mit der die Kapazitäten der Marktsegmente ermittelt werden sollten, in denen Sernam tätig ist, sowie die Position von Sernam auf diesen Märkten ([1]).

(19) Nach den Angaben des Sachverständigen verfügt Sernam über den größten Expresskurierdienst in Frankreich, wenngleich diese Einschätzung — gemäß dem Sachverständigen — von der Definition des entsprechenden Marktes abhängig ist. Sernam ist vor allem auf dem französischen Markt tätig. Im Jahr 2000 hatte Sernam einen Anteil von 7 % am Markt für Sammelgutverkehr und Paketversand (Pakete mit spezifischen Merkmalen („parcels“)), Geodis 12 % und La Poste 25 %. Auf dem französischen Markt für Sammelgutverkehr verfügen „La Poste“ über 28,1 % der Marktanteile, Geodis über 15,3 %, Deutsche Post über 8,7 %, TNT über 7,9 %, Mory über 6,4 %, Sernam über 5,2 %, ferner 13 weitere nennenswerte Unternehmen über Anteile zwischen 0,8 % und 4 %.

(20) Im Hinblick auf die Anzahl der Standorte in Frankreich (für Sammelgutverkehr, Standardpakete und Expresskurierdienst) nennt der Sachverständige an erster Stelle Geodis/Calberson mit 204 Standorten, ferner TNT mit 120 Standorten, La Poste TAT und Geopost DPD mit 85 Standorten, Sernam mit 57 Standorten, die Unternehmensgruppe „Groupe Joyeau“ (inzwischen Teil des Unternehmens Schenker) mit 53 Standorten und DPWN mit 20 Standorten.

(21) Nach den Angaben des Sachverständigen ist Sernam vor allem in folgenden Bereichen tätig:

— im Segment Sammelgutverkehr und Expresskurierdienste in Frankreich (Sortieren/Zusammenfassung von Sendungen und Beförderung auf der Straße oder mit der Bahn von Paketen/Ladungen von bis zu mehreren Tonnen Gewicht, normalerweise in weniger als 24 Stunden);

— im Segment Sammelgutverkehr und herkömmliche Paketdienste in Frankreich (Sortieren/Zusammenfassung von Sendungen und Beförderung auf der Straße oder mit der Bahn von Paketen/Ladungen von bis zu mehreren Tonnen Gewicht, normalerweise innerhalb von 24-48 Stunden);

— in geringerem Umfang: in den Segmenten Frachtdienst, Logistik, Kommissionierung, Montage und internationale Paketdienste.

([1]) *Jacobs Consultancy*: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, Rahmenvertrag Nr. TREN/CC/04-2002, Auftrag Nr. 2004/001/14 — S07.30053, Mai 2004.

* Die Auslassungen in rechteckigen Klammern stehen für Geschäftsgeheimnisse oder sonstige vertrauliche Informationen, die gestrichen wurden.

(22) Sammelgutverkehr und Expresskurierdienst: Nach den Angaben des Sachverständigen gab es in den letzten 20 Jahren in Europa und insbesondere in Frankreich einen starken Marktzuwachs bei Expresspaketlieferungen (normalerweise in weniger als 24 Stunden). Der rasche Eintritt der Transportunternehmen in dieses Segment hat jedoch zu einem Preisrückgang geführt. In Frankreich muss man jedoch unterscheiden zwischen dem internationalen Expressdienst, bei dem in den vergangenen fünfzehn Jahren eine enorme Steigerung zu verzeichnen ist, und dem nationalen Expressdienst, dessen Wachstum wesentlich zurückhaltender verlief. Beim nationalen Expresskurierdienst wird jedoch in Zukunft mit einem gewissen Wachstum gerechnet, insbesondere im Zusammenhang mit dem in Frankreich erwarteten allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung. Nach Ansicht des Sachverständigen ist das Wachstum des Marktes für nationale Expresskurierdienste im Wesentlichen abhängig vom Wachstum des elektronischen Handels. Der Sachverständige gibt an, dass bereits 74 % der größten französischen Unternehmen regelmäßig auf Expresskurierdienste zurückgriffen.

(23) Sammelgutverkehr/herkömmliche Paketdienste: Hier handelt es sich um die Zustellung (normalerweise auf der Straße, aber auch mit der Bahn) von Paketen/Ladungen (die zusammengefasst oder gestückelt werden können) von weniger als drei Tonnen (von einem Ort zu einem anderen), normalerweise innerhalb von 24-48 Stunden.

(24) Bezüglich dieser Marktsegmente in Frankreich gibt der Sachverständige an,

— dass das Marktsegment für Sammelgutverkehr stagniere, wenn auch ein gewisser Zuwachs erwartet werde,

— beim Segment des herkömmlichen Paketversands (Pakete mit spezifischen Merkmalen („parcels“)) sei — entsprechend dem generellen Rückgang des Volumens der Briefsendungen, an deren Stelle die elektronischen Post tritt — ebenfalls eine weitere Abnahme zu erwarten.

(25) Die Schlussfolgerung des Sachverständigen ist, dass der Markt des Sammelgutverkehrs und der herkömmlichen Paketdienste grundsätzlich stagniere, selbst wenn ein gewisses Wachstum zu erwarten sei, und die Paketbeförderung (Pakete mit spezifischen Merkmalen) im Rückgang begriffen sei, was auf die Zunahme der elektronischen Post zurückzuführen sei.

(26) Wie bereits erläutert, stellt der Sammelgutverkehr einen eigenen Markt dar, auch wenn er dem Güterverkehr ähnlich ist. Der Sammelgutverkehr ist sowohl durch die Sortierung der Güter sowie deren Umfang (vom Paket bis zur Ladung von mehreren Tonnen) gekennzeichnet, als auch dadurch, dass eine Beförderung von Paketen/Ladungen mehrerer Absender stattfindet, die an mehrere Empfänger gerichtet sind. Zwei Aspekte des Sammelgutverkehrs sind somit die Sortierung und die Beförderung von Gütern eines bestimmten Umfangs. Durch die Sortierung kann zwar der Einsatz der Transportmittel optimiert werden, eine insgesamt effiziente Beförderung der Güter ist jedoch nach wie vor das Hauptziel des Sammelgutverkehrs.

(27) Seit der herkömmliche Transport durch die Bahn aufgegeben wurde, befördert Sernam das Sammelgut vor allem mit Lkw auf der Straße. Allerdings wurde gleichzeitig ein innovatives Konzept (TBE — Train bloc express) entwickelt, das in den Bemerkungen Frankreichs noch erläutert wird. Es ist daher sinnvoll, die Kapazitäten der Märkte des Straßentransports und des Bahntransports zu untersuchen.

(28) Der Straßentransport in Europa: Der Sachverständige gibt an, dass in ganz Europa der Straßengüterverkehr (ein Schlüsselelement der Sammelgut-/Kurier-/Standardpaketbeförderungsdienste) eine Branche mit geringen Zugangshemmnissen ist, die daher unter einer permanenten strukturellen Überkapazität [1] leidet. Dies bestätigte sich auch in den vergangenen fünf bis sieben Jahren, in denen die Preise stark gefallen sind.

(29) Nach Angaben des Sachverständigen ist jedenfalls der französische Markt für Straßentransporte generell durch einen unerbittlichen Konkurrenzkampf gekennzeichnet, und es besteht eine starke Tendenz zur Unternehmenskonzentration.

(30) Bahntransport: Es werden drei Arten unterschieden:

— Der Sachverständige rechnet nicht mit Wachstum im Sammelgutverkehr und bei den Paketdiensten, die auf den herkömmlichen Bahntransport zurückgreifen. Der Wettbewerb auf dem Markt ist intensiv, und es existiert eine gewisse Tendenz zur Unternehmenskonzentration. Da die SNCF außerdem derzeit die Anzahl der angefahrenen Bahnhöfe reduziert, verfügt Sernam nur über begrenzte Möglichkeiten, die Bahn für die Beförderung von Paketen/Ladungen einzusetzen.

— Dies gilt sowohl für den Transport mit herkömmlichen Zügen als auch für den Transport in den Laderäumen der Hochgeschwindigkeitszüge (TGV) in Frankreich.

— Nach den Angaben des Sachverständigen liegt in dem von Sernam entwickelten TBE ein gewisses Wachstumspotenzial, das jedoch für den Paketdienst mit der Bahn in Frankreich insgesamt angesichts seines geringen derzeitigen Marktanteils nicht von großer Bedeutung ist. Der Expresskurierdienst mit der Bahn (TBE) hat den Nachteil, dass mindestens zwei Unterbrechungen zum Be-/Entladen erforderlich sind [2].

[1] Durch die jüngste EU-Erweiterung scheint sich allerdings die Lage zeitweilig etwas zu verbessern. Zahlreiche Transportunternehmen geben jedoch offensichtlich die Beförderung von Gütern auf der Straße an Unterauftragnehmer — billigere Tansportunternehmen aus den neuen Mitgliedstaaten — weiter, wodurch sich der Konkurrenzdruck auf die Preise im Straßengüterverkehr erhöhen dürfte.

[2] Ein erster Halt, um die Güter von Lkw auf den TBE umzuladen (Abfahrt), eine weitere Unterbrechung bei der Ankunft des TBE, um die Güter wieder auf Lkw umzuladen.

(31) Der Sachverständige der Kommission verwies insbesondere auf eine Studie von Mercer Management Consulting: „Mercer on Travel and Transport", Band X, Nr. 1, Herbst 2003/Winter 2004, aus der hervorgeht, dass die Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs schlecht, aber nicht hoffnungslos ist. Die Bahn bietet Vorteile, die genutzt werden sollten, hierfür muss jedoch das Konzept des Schienengüterverkehrs zum Teil neu überdacht werden.

(32) Nach Ansicht des Sachverständigen könnten die Schienennetze angesichts ihrer hohen Kosten am besten genutzt werden, wenn differenzierte Produkte und Preise angeboten würden, verbunden mit einem modernen Ertragsmanagement. Die Verkaufskultur muss sich jedoch ändern, so dass die Preise nicht mehr von der jeweiligen Verhandlungsposition der Beteiligten, sondern vom Wert der Beförderung für den Kunden abhängen (wertorientierte Preisgestaltung — value based pricing).

(33) Daher ist Mercer der Ansicht, dass ein Bahntransportunternehmen seine Produkte — die Beförderungsdienste — standardisieren und die Preise entsprechend dem Wert der Produkte/Dienste festlegen sollte, damit sie für die Kunden nachvollziehbar sind. Nach Mercer sind

a) Produktmodule festzulegen (z. B. nach Schnelligkeit, Kosten oder Zuverlässigkeit des angebotenen Beförderungsdienstes),

b) danach sind die wichtigsten Produkttypen zu bestimmen, die angeboten werden sollen (z. B. Beförderung innerhalb einer Standardfrist/Expressdienst, kostengünstige Beförderung), und

c) standardisierte Beförderungsmöglichkeiten für diese unterschiedlichen Produkttypen zu wählen.

(34) Aus diesen Angaben der Sachverständigen geht hervor, dass beim Paketdienst mit normalen Zügen eine Überkapazität festzustellen ist und keine Zukunftsaussichten vorhanden sind, den herkömmlichen TGV-Diensten Grenzen gesetzt sind und der TBE-Kurierdienst zwar über ein gewisses Wachstumspotenzial auf dem französischen Markt verfügt, dieses Segment aber derzeit noch nicht sehr weit entwickelt ist.

### 2.4. **Die SNCF — Überblick**

(35) Die SNCF wurde 1938 als Aktiengesellschaft gegründet, ist jedoch seit dem 1. Januar 1983 ein öffentlicher Wirtschaftsbetrieb (nachstehend „EPIC" — établissement public industriel commercial) [1]. Seit der Änderung durch das Gesetz vom 13. Februar 1997 zur Gründung des öffentlichen Wirtschaftsbetriebs „Réseau ferré de France" (nachstehend „RFF") hat die SNCF (EPIC) [2] die Aufgabe:

— nach den Prinzipien der Gemeinwirtschaftlichkeit auf dem französischen Schienennetz Bahntransportdienste anzubieten,

— nach den gleichen Grundsätzen die Infrastrukturverwaltung — im Rahmen eines Mandats des RFF in Form einer Vereinbarung - auszuführen.

(36) Die SNCF verfügt über einen 18-köpfigen Aufsichtsrat. Von den Mitgliedern sind i) sieben Vertreter der Regierung, ii) fünf aufgrund ihrer Kompetenz per Dekret ernannt (davon ein Vertreter der Bahnnutzer) und iii) sechs von den bei der SNCF und ihren Filialen Beschäftigten gewählt (darunter ein Vertreter der leitenden Angestellten). Der Vorsitzende des Aufsichtsrats wird auf dessen Vorschlag per Dekret vom Ministerrat ernannt [2].

(37) Im Übrigen geben die französischen Behörden im Hinblick auf den Ausbau des Sammelgutverkehrs und des Expressdienstes mit der Bahn (Entwicklung des TBE) an, dass Sernam beim TBE nicht über ein Monopol verfügt, denn jedes Unternehmen könne bei Fret SNCF den gleichen Dienst beantragen. Bisher habe jedoch noch kein Konkurrent von Sernam dies bei Fret SNCF ausdrücklich beantragt. Fret SNCF habe im Übrigen bestätigt, dass allen Unternehmen, die dies beantragten, der gleiche Dienst zu den gleichen Bedingungen gewährt werden könne. Ferner habe Sernam seinerseits positiv auf die Bitte eines Unternehmens um technische Zusammenarbeit reagiert, das den Nutzen und die Effizienz des TBE ermitteln wollte.

### 2.5. **Entscheidung der Kommission vom 23. Mai 2001 („Sernam 1") — Überblick**

(38) Mit Schreiben vom 23. Mai 2001 (Nr. D/288742, Beihilfe NN 122/00 (ex N 140/00) — Frankreich) hat die Kommission Frankreich von ihrer Entscheidung in Kenntnis gesetzt, dass die seit dem 1. Februar 2000 bestehende Zusammenarbeit zwischen der SNCF und SCS Sernam auf dem Gebiet der Logistik (Vermietung von Betriebsstandorten und Waggons) keine staatliche Beihilfe darstellt, während die von der SNCF beschlossene kommerzielle Unterstützung und Sanierung von SCS Sernam, die zwischen Anfang 2001 und Ende 2004 vorgenommen werden sollte, als eine staatliche Beihilfe anzusehen ist, die mit dem EG-Vertrag in Einklang steht.

[1] Für ihn gelten die Artikel 18 bis 26 des LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs) vom 30. Dezember 1982. Ein EPIC kann weder Konkurs anmelden noch Gegenstand einer Beschlagnahme sein.

[2] Informationen von der Internetseite der SNCF (http://www.sncf.com) übernommen.

(39) Die Kommission genehmigte Beihilfen in Höhe von insgesamt 503 Mio. € ([1]), davon 448 Mio. € für Umstrukturierungsbeihilfen und 55 Mio. € für die Verträge zwischen der SNCF und Sernam über den Transport von Gepäckstücken, Zeitungen/Zeitschriften und Material. Diese Genehmigung basierte auf einigen Grundvoraussetzungen, die Teil des geprüften Dossiers waren.

(40) Die Beihilfe wurde unter anderem unter der Voraussetzung genehmigt, dass Sernam privatisiert wird. Sernam sollte zu einem Kapitalanteil von 60 % von dem Transport- und Logistikunternehmen Geodis ([2]) übernommen werden, einer privatrechtlichen Gesellschaft, die auf dem geregelten Markt der Pariser Börse notiert ist. 56,6 % ihres Kapitals stammt von privaten Investoren (die beiden größten Aktionäre sind die Société Générale, die über die Gruppe Salvépar 26,6 % des Kapitals und 29,7 % der Stimmrechte besitzt, und AGF-VIE, die über 8,4 % des Kapitals und 9,5 % der Stimmrechte verfügt). 43,3 % des Kapitals und 48,6 % der Stimmrechte sind im Besitz der SNCF.

(41) Geodis hätte die volle und unbegrenzte Haftung für die Schulden der SCS Sernam übernehmen ([3]) und die zusätzlichen Kosten der Umstrukturierung der Sernam in Höhe von 67 Mio. € tragen sollen. Sernam verpflichtete sich seinerseits, im Zeitraum 1999 bis 2004 die Anzahl seiner Betriebsstandorte von 107 auf 72 zu verringern, seinen Umsatz um 18 % zu reduzieren, Personal abzubauen und in der vorgegebenen Zeit — d. h. bis zum Beginn des Jahres 2004 — mit den genannten Finanzmitteln die Umstrukturierung vorzunehmen.

### 2.6. **Eröffnung des Verfahrens — Überblick**

(42) Im Anschluss an den ersten Jahresbericht und die oben genannte Beschwerde stellte die Kommission fest, dass ein Teil der Beihilfe gezahlt wurde, obwohl einige grundlegende Voraussetzungen der Entscheidung „Sernam 1“ nicht erfüllt waren. Die Kommission stellte die unzulässige Gewährung einer Beilhilfe fest, wobei sie insbesondere im Zusammenhang mit folgenden Punkten Zweifel bzw. Bedenken anmeldete:

— die Umwandlung der SCS Sernam in eine Aktiengesellschaft, womit die Haftung von Geodis für die Schulden von Sernam auf den Kapitalanteil von Geodis begrenzt wird;

— die Verringerung des durch Geodis, das selbst in Schwierigkeiten war, von Sernam übernommenen Aktienanteils auf 15 %. Geodis sollte ursprünglich 60 % der Anteile übernehmen;

— die Übernahme von weiteren 15 % der Sernam-Aktien durch ein anderes Unternehmen (COGIP - Compagnie générale d'investissement et de participation); Cogip ist zu 34 % im Besitz von Geodis und zu 66 % im Besitz von Sofivir ([4]);

— die Verlängerung des Umstrukturierungszeitraums um ein Jahr;

— die Erhöhung des öffentlichen Finanzzuschusses um 41 Mio. €, die der Nettoerhöhung des Finanzbedarfs der Sernam für die Umstrukturierung entspricht, seinerseits zurückzuführen auf die Verzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung ([5]);

— die vermutlich fehlende — ursprünglich vorgesehene — Einbringung von Privatkapital durch Geodis (67 Mio. €). Hierdurch sollte sich die Höhe der Beihilfe entsprechend verringern;

— das Fehlen von Maßnahmen zum Ausgleich der Änderungen des ursprünglichen Umstrukturierungsplans;

— erneute Rentabilität von Sernam innerhalb einer angemessenen Frist;

— Vermeidung unzulässiger Wettbewerbsverzerrungen;

— Einhaltung des Grundsatzes der „einmaligen Beihilfe“;

— Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß;

— Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe im Einklang mit der Entscheidung „Sernam 1“;

— Vereinbarkeit mit dem EG-Vertrag der (inzwischen) als neue bzw. unzulässige Beihilfen eingestuften Zuschüsse.

Der Umstrukturierungsplan von Sernam ist aufgrund dieser Zweifel erneut zu prüfen.

([1]) Der genehmigte Gesamtbetrag (3 300 Mio. FF) beinhaltete 448 Mio. € (2 938 Mio. FF) an Umstrukturierungsbeihilfen, etwa 7 Mio. € für das Anfangskapital, das die SNCF am 1. Februar 2000 anlässlich der Übertragung dieser Tätigkeiten von ihrem eigenen Vermögen auf die neue hundertprozentige Tochtergesellschaft Sernam SCS (s. Tabelle 3) zahlte, sowie 34 plus 21 Mio. € (222 Mio. FF plus 140 Mio. FF) für die Verträge über den Transport von Gepäckstücken, Zeitungen und Zeitschriften sowie Material. Weitere Einzelheiten können der Entscheidung „Sernam 1“ und der Eröffnung des Verfahrens Nr. C 32/03 entnommen werden. (Die Angaben in Euro und ihre Entsprechungen in französischen Francs wurden in dieser Entscheidung auf Millionenbeträge auf- bzw. abgerundet.)

([2]) Geodis sollte den Anteil von 60 % an Sernam zum symbolischen Preis von einem Euro erwerben (s. Punkt 51 der Entscheidung „Sernam 1“).

([3]) Keine beschränkte Haftung in Kommanditgesellschaften.

([4]) Sofivir seinerseits gehört Aktionären (natürlichen Personen) und dem Crédit Agricole.

([5]) Einzelheiten zur Aufschlüsselung dieses Betrags sind der Eröffnung des Verfahrens Nr. C 32/03 zu entnehmen.

(43) Bei der Eröffnung des Verfahrens Nr. C 32/03 wies die Kommission darauf hin, dass bei den Elementen bzw. Maßnahmen, deren Entwicklung im Beschluss über die Eröffnung des Verfahrens als im Einklang mit der Entscheidung „Sernam 1" befindlich eingestuft worden sei, zu überprüfen sei, ob sie ordnungsgemäß zu Ende geführt würden (insbesondere bezüglich der konkreten Einführung von Wettbewerbsbedingungen für die betroffenen Märkte zum 31. Januar 2003 [1] — es handelt sich hier um die Verträge zwischen der SNCF und SCS Sernam über den Transport von Gepäckstücken von Bahnkunden, Zeitungen/Zeitschriften und Material für die SNCF). Sie wies ferner darauf hin, dass diese Unsicherheiten eine weitere Prüfung des Dossiers auf der Grundlage eines neuen, aktualisierten Umstrukturierungsplans erforderlich machten, der die neuen Gegebenheiten berücksichtigt.

### 2.7. **Weitere Entwicklung**

(44) Im Anschluss an die Einleitung des Verfahrens durch die Kommission und entsprechend den Bestimmungen zur Aufhebung der Vereinbarung zwischen der SNCF und Geodis, einerseits, und Cogip, andererseits, für den Fall, dass die Kommission das Prüfverfahren einleitet oder der Vorgang vor den Europäischen Gerichtshof [2] gelangt, musste die SNCF die jeweils 15 % an Sernam-Aktien zurücknehmen, die Geodis und Cogip erworben hatten.

(45) Nach den jüngsten von Frankreich vorgelegten Informationen belaufen sich die seit der Umwandlung Sernams in eine Tochtergesellschaft vom französischen Staat an Sernam gezahlten Beihilfen auf 489,1 Mio. €. Dieser Betrag umfasst 6,7 Mio. € Anfangskapital, 419,6 Mio. € Kapitaltransaktionen, 33,5 Mio. € Beteiligungsdarlehen und 29,3 Mio. € für Mehrkosten im Zusammenhang mit Bahnangestellten [3]. Dieser Betrag entspricht den von der Kommission im Mai 2001 im Rahmen des Plans genehmigten 448 Mio. € an Umstrukturierungsbeihilfen, zuzüglich 41 Mio. € zur Berücksichtigung der nach der Entscheidung der Kommission eingetretenen neuen Umstände (Gegenleistung für zusätzliche Maßnahmen, insbesondere Schließung von Betriebsstandorten).

(46) Die sonstigen Entwicklungen, die Frankreich vor allem anlässlich der Vorlage seiner Bemerkungen zur Einleitung des Verfahrens angekündigt hat (u. a. die Aktualisierung des Umstrukturierungsplans der Sernam), werden im Abschnitt über die Bemerkungen Frankreichs zusammengefasst.

(47) Ferner haben die französischen Behörden […] ihre Entscheidung bekannt gegeben, für Sernam ein Verkaufsverfahren einzuleiten. Für einen solchen Verkauf gelten folgende Bedingungen:

— Das Verfahren muss transparent und nicht diskriminierend sein,

— man muss sich um einen europäischen Käufer bemühen und

— der Verkauf muss zum Marktpreis stattfinden.

(48) Daher haben die Behörden eine Bank mit der Ermittlung potenzieller Käufer in Europa beauftragt. Nach Angaben der französischen Behörden ist der […] die letzte Frist für diesen Verkauf.

(49) Die Kommission nimmt die Absicht der französischen Behörden zur Kenntnis, das Unternehmen Sernam als Ganzes (mit Aktiva und Passiva) zum Verkauf anzubieten.

## 3. **STELLUNGNAHME DER BETEILIGTEN**

(50) Nachstehend eine Zusammenfassung der gemeinsamen Bemerkungen mehrerer dritter Parteien, die anonym bleiben möchten. Angesichts der Sachlage und insbesondere des von der Kommission im Rahmen der Einleitung des Verfahrens dargelegten Standpunktes äußern sich die genannten Drittparteien wie folgt:

(51) Die Genehmigung des Umstrukturierungsplans war abhängig vom mehrheitlichen Verkauf der Anteile der SNCF am Kapital der Sernam an einen privaten Investor, der sich verpflichten würde, selbst einen Beitrag in Höhe von etwa 20 % zu den Umstrukturierungskosten der Sernam zu leisten.

(52) Sernam hätte eine ausreichende Gegenleistung für die Umstrukturierungsbeihilfe in Form einer Reduzierung seines Umsatzes (um mindestens 18 %) und seiner Marktanteile erbringen müssen, um unzulässige Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. In diesem Zusammenhang stellen die Beschwerdeführer fest, dass die Kommission unter Punkt 75 (vierter Gedankenstrich) ihrer Zusammenfassung angibt, dass es — obwohl Frankreich die Schließung von […] [4] weiteren Sernam-Standorten vorgeschlagen habe, nicht klar sei, ob dies angesichts der oben beschriebenen neuen Rahmenbedingungen als Gegenleistung ausreiche und akzeptabel sei. Die Beschwerdeführer sind der Ansicht, dass die Schließung zusätzlicher Betriebstandorte angesichts der beträchtlichen Erhöhung des Betrags der angestrebten Umstrukturierungsbeihilfe für Sernam (um mindestens 108 Mio. € (67+41 Mio. €)) sowie der Verlängerung des Umstrukturierungszeitraums um mindestens ein Jahr keinesfalls als ausreichende Gegenleistung zu betrachten ist.

---

[1] Entsprechend der Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 84), geändert durch die Richtlinie 98/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 101 vom 1.4.1998, S. 1). Die Richtlinie 93/38/EWG wurde durch die Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1) ersetzt.

[2] In ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens bezeichnet die Kommission diese Bestimmungen über die Aufhebung der Vereinbarung als vertragswidrig.

[3] Ausgleichszahlung der SNCF an Sernam für Mehrkosten im Zusammenhang mit den von Sernam beschäftigten Bahnangestellten.

[4] Nicht veröffentlichte vertrauliche Information.

(53) Die 2001 genehmigte Beihilfe hätte den für die Wiederherstellung der Rentabilität der Sernam erforderlichen Mindestbetrag nicht überschreiten dürfen. Insbesondere solle die Kommission sicherstellen, dass die Sernam in Zukunft nicht über Liquiditäten verfügt, die es ihr — wie gegenwärtig der Fall — erlauben, unter dem Marktniveau liegende Preise zu praktizieren und bei der Konkurrenz erfahrenes Personal abzuwerben (s. Absatz 96 der Zusammenfassung der Kommission).

(54) Nach Ansicht der Beschwerdeführer dürfen Sernam kein Neubeginn bei der Umstrukturierung, kein Zugang zu weiteren Beihilfen und keine weitere Verzerrung des Wettbewerbs - nur weil das Unternehmen (wie auch die SNCF) die in der Entscheidung vom 23. Mai 2001 festgelegten Bedingungen nicht einhält — ermöglicht werden.

(55) Die Kommission solle etwaige von Sernam/SNCF bzw. Frankreich vorgelegte neue Investitions- und Entwicklungspläne ablehnen, da Sernam/SNCF und Geodis den Bestimmungen des durch die Entscheidung der Kommission genehmigten Umstrukturierungsplans bewusst zuwiderhandeln und übereingekommen sind, sich — gestützt auf die Suspensivklauseln der von SNCF und Geodis geschlossenen Vereinbarung — nicht an Untersuchungen der Kommission im Zusammenhang mit diesem ursprünglichen Umstrukturierungsplan zu beteiligen.

(56) Entsprechend dem Prinzip der „einmaligen Beihilfe“ müsse die Kommission darauf achten, dass Sernam keine weiteren Beihilfen genehmigt werden. Da die Maßnahmen der SNCF zur Privatisierung der Sernam und Umsetzung des genehmigten Umstrukturierungsplans nicht ausgereicht hätten, um Sernam im vorgegebenen Zeitraum wieder zu einem rentablen Unternehmen zu machen, solle die Kommission die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, damit für Sernam ein Liquidationsverfahren eingeleitet wird und das Unternehmen keinen Zugang zu weiteren staatlichen Beihilfen hat.

(57) Mit Schreiben vom 19. Mai 2004, registriert am 24. Mai 2004, haben die genannten Drittparteien ferner zusätzliche Informationen übermittelt, nach denen die Unternehmensschließungen im Transportsektor in Frankreich in den zwölf Monaten vor März 2004 um 21,37 % zugenommen haben (Quelle: INSEE). Nach diesen Drittparteien sind die schwerwiegenden finanziellen Probleme des Straßengüterverkehrs in Frankreich auf die schlechte Konjunkturlage, aber auch auf strukturelle Ursachen zurückzuführen. Die Transportunternehmen hätten keinerlei Handlungsspielraum, da sie nicht über entsprechende Eigenmittel bzw. flüssige Mittel verfügten. *Sie könnten daher den Verlust eines Vertrags oder den Konkurs eines Kunden kaum verkraften*. Da ihre Garantien häufig unzureichend seien, sei es für Transportunternehmen schwerer, das Vertrauen der Banken, der Verlader und auch ihrer Lieferanten zu gewinnen.

(58) Ferner führen die Drittparteien mehrere Beispiele von Kunden des Unternehmens „X“ an [1], denen Sernam noch vor kurzem Preisangebote vorgelegt habe, die 10 % bis 30 % unter den vom Unternehmen „X“ angebotenen Preisen gelegen hätten.

| Kunden des Unternehmens „X“ | Preisunterschied im Vergleich zum Unternehmen „X“ der von S | Region |
|---|---|---|
| Kunde 1 | – 30 % | Amiens |
| Kunde 2 | – 15 % | Paris |
| Kunde 3 | – 10 % | Paris |
| Kunde 4 | – 20 % | Paris |
| Kunde 5 | – 20 % | Paris |
| Kunde 6 | – 20 % | Paris |

(59) Ferner geben diese Drittparteien an, Sernam habe durch Prämienangebote in Höhe von 30 % der vom Unternehmen „X“ gezahlten Löhne/Gehälter systematisch Mitarbeiter des Unternehmens „X“ abgeworben [2].

(60) Die Drittparteien schließen daraus, dass Sernam versucht, mit den gewährten Beihilfen einen Wettbewerbsvorteil zum Nachteil der Konkurrenz zu erzielen. Sie verlangen eine negative Entscheidung und die sofortige Wiedereinziehung der bereits an Sernam gezahlten Beihilfen. Sie verlangen außerdem, dass für einen eventuellen Verkauf von Sernam die gleichen Bedingungen gelten müssten wie die Geodis 2001 auferlegten und dass der Verkauf im Rahmen einer entsprechenden Ausschreibung stattfinden müsse.

### 4. **BEMERKUNGEN FRANKREICHS**

(61) Mit Schreiben vom 19. Juni 2003, 26. November 2003 und 14. April 2004 hat Frankreich zur Einleitung des Prüfverfahrens durch die Kommission, zu den Bemerkungen der Drittparteien und zu den bisherigen Arbeitssitzungen Stellung genommen.

*ZUSAMMENFASSUNG DER BEMERKUNGEN FRANKREICHS*

(62) Die französischen Behörden sind der Ansicht, im Zusammenhang mit den von der Kommission zum Ausdruck gebrachten Bedenken alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen zu haben:

— Der Umsatz der Sernam sei erheblich verringert worden.

[1] Im gleichen Marktsegment wie Sernam tätig.
[2] Vor allem im Großraum Paris.

— Die SNCF werde im Zusammenhang mit der Deckung des Bedarfs an Umlaufvermögen der Sernam nicht die Rolle von Geodis übernehmen. Dieser Finanzbedarf, der 2001 auf 67 Mio. € veranschlagt worden war, belaufe sich heute nur noch auf 7,8 Mio. €, die durch laufende Bankkredite finanziert würden.

— Die Verbraucherpreise für herkömmliche Paketdienste, Sammelgutverkehr und Expresskurierdienste seien 2000, 2001 und 2002 gestiegen.

— Der Markt für den Transport von Gepäckstücken, Zeitungen/Zeitschriften und Material sei — bei unveränderten Preisen — für den Wettbewerb geöffnet worden.

— Sernam verfüge sehr wohl über ein Qualitätszertifikat (CLIQ),

— Der Übergang der Sernam zum Expresskurierdienst habe stattgefunden. Es handele sich hier im Übrigen um einen der wichtigsten Faktoren für den Erfolg des Sanierungsplans der Sernam.

— Der Ausbau des TBE ist ebenfalls ein wichtiges Element für die Entwicklung der Sernam.

(63) Ferner seien — wie es auch die Kommission in ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens anerkenne — die anderen Vorgaben des Plans eingehalten worden:

— Die Schließung von Betriebsstandorten wurde eingeleitet und setzt sich über die Entscheidung „Sernam 1“ hinaus fort.

— 4/5 des Personals sind innerhalb der letzten zwei Jahre (im Anschluss an die Rückkehr der Bahnangestellten zur SNCF) neu eingestellt worden. So konnte ein neues internes praxisorientiertes Kommunikationssystem eingeführt werden, das lokale Initiativen belohnt, mit dem Ziel einer neuen, ergebnisorientierten Betriebskultur.

— Die Neuorganisation der Produktionsstandorte findet bereits statt.

— Es wurden Fortbildungsveranstaltungen für die Beschäftigten organisiert.

— Der neue Beförderungsplan wurde eingeführt.

— Die Umstellung der Informatiksysteme auf die Systeme von Geodis ist ebenfalls abgeschlossen.

(64) Allein der Zusammenschluss der Sernam mit der Geodis-Gruppe konnte nicht unter den Bedingungen und im Rahmen der Frist stattfinden, die in der zwischen der SNCF und Geodis am 21. April 2000 unterzeichneten Vereinbarung vorgesehen waren.

DIE BEMERKUNGEN FRANKREICHS IM EINZELNEN

### 4.1. **Die Aufhebung der Vereinbarungen der SNCF mit Geodis und Cogip**

(65) Die französischen Behörden geben an, dass die Vereinbarungen zwischen Geodis und Cogip aufgrund der Einleitung des Verfahrens durch die Kommission — eine der Bedingungen für ihre Aufhebung — hinfällig geworden seien. Daher hat die SNCF die 15 % der von Geodis und Cogip jeweils erworbenen Sernam-Anteile wieder zurückgenommen.

(66) Die französischen Behörden sind bezüglich der Auflösungsklauseln der Vereinbarungen zwischen der SNCF und Geodis sowie zwischen der SNCF und Cogip der Ansicht, dass diese weder übertrieben sind noch dem Gemeinschaftsrecht widersprechen, wenn man das vom Investor eingegangene Risiko berücksichtigt. Da die Entscheidung der Kommission zum 31. Dezember 2000 noch nicht vorlag (für die Auflösungsklausel entscheidendes Datum), hatte Geodis einer Verlängerung der Vereinbarung vom 21. April 2000 bis zum 30. Juni 2001 zugestimmt (die Vereinbarung enthielt eine Suspensivklausel, gebunden an eine endgültige positive Entscheidung der Kommission zur Kompatibilität der Beihilfe bis zum 31. Dezember 2000). Am 23. Mai 2001 wurde die Entscheidung „Sernam 1“ erlassen. Die Entscheidung ist nach Ansicht der französischen Behörden jedoch erst seit dem 14. September 2001 (zwei Monate nach ihrer Veröffentlichung) endgültig. Zu diesem Zeitpunkt war die Vereinbarung hinfällig geworden und die SNCF musste mit Geodis eine neue Vereinbarung aushandeln. Es wird darauf hingewiesen, dass die SNCF zwar mit 45 % des Unternehmenskapitals erster Aktionär von Geodis ist, jedoch keine Kontrolle über Geodis ausübt und außerdem nicht an den Abstimmungen des Unternehmens über die Sernam betreffenden Entscheidungen teilnehmen kann. Die SNCF hatte somit keinerlei Möglichkeit, Geodis zur Einhaltung einer hinfällig gewordenen Vereinbarung zu zwingen, auch wenn die Entscheidung mit ihrer Notifizierung an Frankreich in Kraft trat. Die SNCF hat jedoch alles in ihrer Macht Stehende getan, um den Umstrukturierungsplan umzusetzen.

(67) Die französischen Behörden sind daher der Ansicht, dass die Aufhebung der ersten Vereinbarung (aufgrund des Fehlens einer endgültigen Entscheidung betreffend Geodis vor dem 30. Juni 2001), die Dauer der Aushandlung der zweiten Vereinbarung sowie die von Geodis (aufgrund seiner finanziellen Schwierigkeiten) verlangten Änderungen im Vergleich zur ersten Vereinbarung weder Sernam noch der SNCF oder den französischen Behörden anzulasten sind.

(68) Nach Angaben der französischen Behörden hat die Aufhebung der Vereinbarungen eine Weiterentwicklung der Zusammenarbeit zwischen Geodis, Cogip und Sernam nicht verhindert. […]

### 4.2. **Die Fristen für die Umsetzung des Plans**

(69) Nach Angaben der französischen Behörden konnte der Umstrukturierungsplan — auch wenn seit dem Jahr 2000 bereits Sanierungsmaßnahmen ergriffen wurden — erst ab dem 1. Januar 2003 mit der Ankunft von Charles Henri Brousseaud als Generaldirektor und Jean Michel Tremelet als Finanzdirektor der Sernam konkret umgesetzt werden, was eine Verzögerung um sechs Monate bedeutete.

### 4.3. **Erhöhung der Beihilfe um 41 Mio. €**

(70) Frankreich gibt an, dass dieser Finanzbedarf im Wesentlichen der Finanzierung der Verluste, die in dem für die Verhandlungen erforderlichen Zeitraum zu verzeichnen waren, und der Anpassung des Plans an die neuen Gegebenheiten entspricht. Diese neuen Umstände ergeben sich aus den Veränderungen bei Geodis sowie im Allgemeinen wirtschaftlichen Umfeld während der Zeit der Prüfung des Dossiers durch die Kommission im Anschluss an die Entscheidung „Sernam 1".

a) Auswirkungen der Verschlechterung des Bahndienstes ([…] Mio. €): Nach einem vierzehntägigen Streik im Frühjahr 2001 musste die SNCF die Anwendung des Plans für den Schienengüterverkehr um den Knotenpunkt Villeneuve St-Georges aussetzen. Um nicht zu viele Kunden zu verlieren, musste Sernam diesen so schnell wie möglich durch einen Straßentransportplan ersetzen, der aufgrund der Dringlichkeit der Situation nicht optimiert werden konnte (die Preisverhandlungen fanden nicht unter günstigen Voraussetzungen statt). Sernam hat daher 2001 einen Schaden zu verzeichnen, der auf […] Mio. € veranschlagt werden kann (einschließlich des Umsatzverlustes von […] Mio. € und der Kosten außerordentlicher Rechtsstreitigkeiten in Höhe von […] Mio. €).

b) Unvorhersehbare Verzögerung bei der Umsetzung des Sanierungsplans ([…] Mio. €): Zu der erwähnten Verschlechterung des Bahndienstes kamen zusätzliche Betriebsverluste aufgrund der sieben Monate (Juni bis Dezember 2001), in denen angesichts der schwierigen Verhandlungen mit Geodis Unsicherheit herrschte. Da die Vereinbarungen zwischen SNCF und Geodis Ende 2000 ausgelaufen waren, musste die SNCF Ende 2001 eine neue Vereinbarung mit Geodis aushandeln (21. Dezember 2001). Die anderen zum Zeitpunkt der Ausschreibung interessierten potenziellen Erwerber hatten inzwischen anderweitig investiert. Diese Verhandlungen waren umso schwieriger, als sich die Situation von Geodis im Verlauf des Jahres 2001 ebenfalls verschlechtert hatte. In der bis zur Unterzeichnung der neuen Vereinbarung vergangenen Zeit waren weitere schwere Verluste zu verzeichnen, da sich die Umsetzung des Sanierungsplans hierdurch verzögerte. Dieser konnte erst ab dem 1. Januar 2002 durchgeführt werden. Die zusätzlichen Verluste zusammengenommen belaufen sich auf etwa […] Mio. €.

(c) Zusätzliche Kosten durch die Schließung von Zweigstellen ([…] Mio. €) und Gesamteinsparung an Mehrkosten im Zusammenhang mit Bahnangestellten ([…] Mio. €): Die Überschreitung des für den Umstrukturierungsplan vorgesehenen Betrags um […] Mio. € ist vor allem auf höhere Kosten als vorgesehen bei der Schließung der Zweigstellen zurückzuführen (Entlassungen, strengere Sozialgesetzgebung, usw.). Sie wurde dadurch ausgeglichen, dass weniger Mehrkosten aufgrund von Personal mit Bahnangestelltenstatus anfielen ([…] Mio. €). Die Anträge des ständigen Personals auf Wiedereingliederung in die SNCF waren zahlreicher und wurden frühzeitiger gestellt als erwartet. Aufgrund der geografischen Präferenzen der Angestellten verlangsamte sich jedoch die Zuweisung der Stellen. Ferner wurde die Arbeit der Zweigstellen gestört und die finanziellen Belastungen in diesem Zusammenhang waren im Vergleich zu einem herkömmlichen Sozialplan höher. Im ursprünglichen Plan war die Weiterbeschäftigung von […] Mitarbeitern des ständigen Personals (Bahnangestellte) vorgesehen. Es sind jedoch nur […] Bahnangestellte bei der Sernam verblieben, weshalb Einsparungen an Mehrkosten in Höhe von […] Mio. € erwartet werden. Gleichzeitig musste die Sernam — da die Rückkehr zur SNCF rascher (etwa […] Mitarbeiter allein im November 2000 und etwa […] innerhalb von vier Monaten 2001) und in größerer Zahl als erwartet stattfand — im Jahr 2001 so schnell wie möglich und in größerem Umfang als vorgesehen Personal im Rahmen privatrechtlicher Verträge einstellen, das nicht über eine entsprechende Ausbildung verfügte. Das überzählige Personal wurde nach und nach abgebaut, wodurch durch die Entlassungen im Vergleich zur ursprünglichen Planung zusätzliche Kosten entstanden.

d) Beteiligungsdarlehen ([…] Mio. €): Entsprechend der Vereinbarung mit Geodis vom 21. Dezember 2001 wurde der Betrag des von der SNCF tatsächlich gezahlten Beteiligungsdarlehens um die bereits getätigten Investitionen gekürzt (Finanzjahre 2000 und 2001), nämlich um […] Mio. €.

### 4.4. **Die von Geodis erwarteten 67 Mio. € (Entscheidung vom 23. Mai 2001)**

(71) Gemäß den französischen Behörden müssten von den Gesamtkosten der Umstrukturierung, die in der Entscheidung „Sernam 1" auf 515 Mio. € veranschlagt werden, 448 Mio. € von der SNCF und 67 Mio. € von Geodis gezahlt werden. Der hohe Bedarf an Umlaufvermögen (nachstehend „BUV") (61 Mio. €) ist auf die gestörte Organisation am Ende des Jahres 2000 im Zusammenhang mit der Rückkehr von Bahnangestellten zur SNCF in großer Zahl (über 1 600 Mitarbeiter im Finanzjahr 2000) zurückzuführen. Frankreich gibt an, dass diese Summe einem Betriebskredit entspreche, den Geodis Sernam gewährt habe (Finanzierung des BUV). Diese Störung verursachte Verzögerungen und Störfälle beim Gütertransport, woraus sich zahlreiche Rechtsstreitigkeiten und eine enorme Erhöhung der für Kunden eingesetzten Mittel ergaben. Ende 2000 betrug die durchschnittliche Frist für die Eintreibung von Forderungen bei Kunden mehr als vier Monate. Nach den Angaben der französischen Behörden waren im ersten Halbjahr 2002 die Schätzungen für den BUV bereits niedriger ausgefallen ([…] Mio. €). Zugrunde gelegt wurde ein durchschnittlicher Kredit von etwa dreißig Umsatztagen, finanziert durch normale Bankkredite. Am 31. Dezember 2002 betrug der BUV nur noch […] Mio. €, finanziert durch normale Bankkredite. Gemäß den Angaben Frankreichs kann aufgrund der Maßnahmen der Sernam zur Verringerung des Bedarfs an Umlaufvermögen davon ausgegangen werden, dass die ursprünglich eingeplanten und von Geodis zu finanzierenden 67 Mio. € nicht mehr erforderlich sind.

### 4.5. **Von Sernam praktizierte Preise**

(72) Nach den Angaben der französischen Behörden wendet Sernam seit 1995 eine neue Tarifierungsstrategie mit höheren Preisen an, um so die Rentabilität des Unternehmens zu steigern. Die Einnahmen bei Expressdiensten und herkömmlichen Paketdiensten werden neu evaluiert. Diese Politik zeitigt die nachstehend beschriebenen konkreten Ergebnisse:

(73) Expresskurierdienst: Um die Position der Sernam einem Marktvergleich unterziehen zu können, wählte Sernam den Preis pro Kilogramm als Indikator. Das Durchschnittsgewicht je Sendung liegt bei der Sernam höher als auf dem übrigen Markt ([…] kg gegenüber 29 kg (Ende Juni 2003)). Der Preis je Kilogramm einer Sendung ist jedoch degressiv mit zunehmendem Gewicht (je schwerer eine Sendung wiegt, desto günstiger ist der Versand je Kilogramm). Im Interesse der Vergleichbarkeit der Daten hat Sernam die Preise je Kilogramm bei Sendungen zwischen 25 kg und 35 kg (Durchschnittsgewicht auf dem Expressversandmarkt) zum Vergleich herangezogen.

| 2. Vierteljahr 2003 Expressdienst | (74) Sernam (insgesamt) | Sernam 25 bis 35 kg | Markt (gleiches Gewicht) |
|---|---|---|---|
| Preis/kg in € | […] | […] | 1,07 |
| Gewicht je Sendung in kg | […] | […] | 29,00 |

(74) Bei Sendungen in dieser Tranche (Durchschnittsgewicht des Marktes) liegt der Preis der Sernam bei […] €/kg, gegenüber einem Durchschnittspreis des Marktes von 1,07 €/kg. In diesem Bereich (bezogen auf das Durchschnittsgewicht) liegt der von Sernam praktizierte Preis offensichtlich über dem Marktpreis.

(75) Ferner geben die französischen Behörden an, dass die Preise der Sernam im ersten Trimester 2003 gegenüber dem ersten Trimester 2001 um […] Punkte gestiegen seien, während die Preissteigerung auf dem Markt 13 Punkte betragen habe. Im gleichen Zeitraum hat das Gewicht der von Sernam beförderten Sendungen stark zugenommen (um […] %), hingegen nahm dieses auf dem Markt insgesamt um 7 % ab. Da der Preis je Kilogramm mit zunehmenden Gewicht geringer wird, könnte man — da das Durchschnittsgewicht der Sernam-Sendungen beträchtlich zugenommen und das des Marktes abgenommen hat — erwarten, dass der Indikatorwert für den Preis/kg bei Sernam stark rückläufig ist. Das Gegenteil ist jedoch der Fall, und die Zunahme übertrifft sogar das Marktniveau. Die Zunahme des Preises je Kilogramm ist bei der Sernam somit beträchtlich höher als auf dem Markt insgesamt. Dies wird durch die Daten bestätigt, die für das zweite Trimester 2003 für Sernam verfügbar sind (außer Nachtlieferungen).

(76) Herkömmliche Paketdienste: Gemäß den französischen Behörden wurde die gleiche Analyse für Sendungen mit einem Gewicht zwischen 95 und 105 kg (Durchschnittsgewicht der Sendungen auf dem Markt für Paketdienste) durchgeführt.

(77)

| 2. Vierteljahr 2003 Paketdienste | Sernam | Sernam 95 bis 105 kg | Markt |
|---|---|---|---|
| Preis/kg in € | […] | […] | 0,33 |
| Gewicht je Sendung in kg | […] | […] | 98,00 |

(78) Für Sendungen in dieser Gewichtsspanne liegt der Preis der Sernam bei […] €/kg und damit über dem Marktpreis.

(79) Ferner geben die französischen Behörden zur Preiserhöhung an, dass diese bei Sernam im Vergleich zum Markt für den Zeitraum erstes Trimester 2001 bis erstes Trimester 2003 um […] höher liege (für den Zeitraum erstes Trimester 2001 bis zweites Trimester 2003: identische Entwicklung). Im gleichen Zeitraum hat das Gewicht der von Sernam beförderten Sendungen leicht zugenommen (um […] %), hingegen nahm auf dem Markt insgesamt das Gewicht der Sendungen um 3 % ab. Da der Preis je Kilogramm mit zunehmenden Gewicht geringer wird, ist die Zunahme des Preises je Kilogramm bei der Sernam somit ebenfalls höher als auf dem Markt insgesamt. Dies wird durch die Daten bestätigt, die für das zweite Trimester 2003 verfügbar sind

### 4.6. **Entwicklung des Betriebsergebnisses von Sernam**

(80) Gemäß den französischen Behörden ist Sernam gesetzlich nicht verpflichtet, konsolidierte Abschlüsse vorzulegen. Daher kann Sernam nicht vorgeworfen werden, Informationen über solche Abschlüsse nicht veröffentlicht zu haben. Die französischen Behörden übermittelten der Kommission jedoch den konsolidierten Jahresabschluss der Sernam für das Jahr 2002.

(81) Zur Entwicklung der Betriebsergebnisse ab dem Jahr 2000 und bis 2006 (Prognosen) legen die französischen Behörden folgende Angaben vor:

| | 2000 | 2001 | 2002 | 03 | 03 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatz | 552 | 573 | 449 | 430 | 414 | 431 | 452 | 449 |
| Bruttobetriebsüberschuss | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Abschreibungen | k. A. | […] | […] | […] | k. A. | […] | […] | […] |
| Rückstellungen | k. A. | […] | […] | […] | k. A. | […] | […] | […] |
| Umstrukturierungskosten | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Verzicht Beteiligungsdarlehen | k. A. | […] | […] | […] | k. A. | […] | […] | […] |
| Betriebsergebnis | k. A. | […] | […] | […] | k. A. | […] | […] | […] |
| Ergebnis vor Steuern | -104,0 | -102,0 | -78,3 | -87,7 | -85,0 | -40,9 | 0,1 | 3,4 |

(82) Danach und auf der Grundlage der geplanten (und zum Teil bereits umgesetzten) Umstrukturierungsmaßnahmen dürfte Sernam 2005 ein gewinnneutrales Ergebnis erreichen und ab 2006 die ersten Gewinne verbuchen.

### 4.7. **Marktanteile der Sernam**

(83) Nach Angabe der französischen Behörden geht aus der Tabelle zur Einstufung der Unternehmen nach Aktivitäten (erstellt von Wirtschaftsprüfern auf der Grundlage der in der Zeitschrift „Logistique Magazine“ erschienenen Zahlen) hervor, dass Sernam bei den Paketdiensten in Frankreich nun statt dem dritten den zweiten Rang einnimmt (1998 — 2002). Im gleichen Zeitraum fiel Sernam beim Expresskurierdienst vom fünften auf den sechsten Rang zurück. Die nachstehende Tabelle wurde von den französischen Behörden übermittelt:

| | 1988 | | | | 2001 | | | | 2002 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sernam | | Logistik Magazine | | Sernam | | Logistik Magazine | | Logistik Magazine | |
| | Marktanteil in % | Rang | Marktanteil in % | Rang | Marktanteil in % | Rang | Marktanteil in % | Rang | Marktanteil in % | Rang |
| Paketdienste in Frankreich | 6,5 | 4 | 5,17 | 3 | 4,4 | 8 | 4,59 | 8 | 3,82 | 10 |
| Expressdienste in Frankreich | 8,5 | 5 | 7 | 5 | 7,39 | 6 | 5,3 | 5 | 4,52 | 6 |
| Paketdienste international | 0,9 | 16 | 1,36 | 12 | 1,23 | 12 | 1,79 | 8 | 0,64 | 8 |

| | 1988 | | | | 2001 | | | | 2002 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sernam | | Logistik Magazine | | Sernam | | Logistik Magazine | | Logistik Magazine | |
| | Markt-anteil in % | Rang | Markt-anteil in % | Rang | Markt-anteil in % | Rang | Markt-anteil in % | Rang | Markt-anteil in % | Rang |
| Expressdienste international | 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. **Umsatzrückgang**

(84) Gemäß einem Schreiben der französischen Behörden vom 14. April 2004 stellt sich die Umsatzentwicklung bei Sernam wie folgt dar:

Umsatz-1

| Umsatz Sernam | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 (Prognose) | 2003 (real) | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatz Sernam in Mio. € | 552 | 573 | 449 | 430 | 414 | 431 | 452 | 449 |
| Umsatz Sernam (Basis 100 in 2000) | 100 | 104 | 81 | 78 | 75 | n.a. | n.a. | n.a. |
| Jährlicher Umsatzrückgang in Mio. € | | 4 | - 22 | - 4 | - 6 | n.a. | n.a. | n.a. |
| Prozentuale Entwicklung des Umsatzes zwischen 2000 und dem jeweiligen Jahr | | 4 | - 19 | - 22 | - 25 | -22 | -18 | -19 |

Umsatz-2

| Bruttozahlen Expressdienste-Paketdienste (ohne Korrektur entsprechend dem Markttrend) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 (Prognose) | Entwicklung zwischen 2000-2003 in % |
|---|---|---|---|---|---|
| Umsatz Sernam (Expressdienste) in Mio. € | […] | […] | […] | […] | […] |
| Umsatz Sernam (Paketdienste) in Mio. € | […] | […] | […] | […] | […] |
| Verhältnis Expressdienste/Paketdienste der Sernam | […] | […] | […] | […] | |
| Umsatz Expressdienste + Paketdienste (*) | […] | […] | […] | […] | |
| Anteil Expressdienste in % (*) | […] | […] | […] | […] | |
| Anteil Paketdienste in % (*) | […] | […] | […] | […] | |

| Umsatz-3 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Prozentangaben Expressdienste-Paketdienste (Basis 100 in 2000) (Daten entprechend Marktauswirkungen korrigiert) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Entwicklung 2000-2003 in % |
| Sernam Expressdienste (entprechend Marktauswirkungen korrigiert) | […] | […] | […] | […] | […] |
| Sernam Paketdienste (entprechend Marktauswirkungen korrigiert) | […] | […] | […] | […] | […] |
| Verhältnis Expressdienste/Paketdienste (entprechend Marktauswirkungen korrigiert) | […] | […] | […] | […] | |

(*) Nicht unmittelbar von den französischen Behörden übermittelte Informationen (von der Kommission eingefügt).

(85) Nach Ansicht Frankreichs zeigt die Umsatzentwicklung der Sernam in den Bereichen Paketdienste und Expresskurierdienste im Zeitraum 2000-2003 zum einen, dass Sernam auf beiden Märkten weniger präsent ist, zum anderen eine gewisse Neuorientierung zugunsten der Expressdienste.

(86) Der Umsatz der Sernam ging zwischen 2000 und 2005 um 18 % zurück. Der Teil des Umsatzes, der dem herkömmlichen Paketdienst zuzurechnen ist, soll im Zeitraum 2000-2003 um […] % zurückgegangen sein, der Teil, der dem Expressdienst entspricht, um […] %. Berücksichtigt man die Korrekturen durch die französischen Behörden auf der Grundlage der Marktentwicklung, ist der Umsatzrückgang bei Sernam im Bereich Paketdienste im gleichen Zeitraum noch wesentlich höher ([…] %), während der Umsatzrückgang im Bereich Expressdienste nur etwas niedriger wäre ([…] % anstatt […] %).

(87) Außerdem fand gemäß den französischen Behörden eine gewisse Umorientierung der Aktivitäten statt, denn 2003 betrug das Verhältnis Expressdienste/herkömmliche Paketdienste […], während es im Jahr 2000 bei […] lag. Bei Sernam ging somit der Anteil der herkömmlichen Paketdienste zugunsten der Expressdienste zurück. Berücksichtigt man jedoch — aus einer anderen Perspektive — die kumulierten Umsatzzahlen für herkömmliche Paketdienste und Expressdienste, bilden die herkömmlichen Paketdienste mit […] % im Jahr 2000 und […] % im Jahr 2003 den weitaus größten Teil der Aktivitäten (gegenüber […] % bzw. […] % für die Expressdienste).

### 4.9. **Personalabbau**

(88) Sernam hat wie folgt Personal abgebaut:

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Entscheidung vom 23. Mai 2001 | 5 050 | | | 3 900 | | 2 600 | |
| Personal der Sernam am 31. Dezember | | | 4 257 | 3 800 | 3 259 | 2 995 | […] |

(89) Gemäß der Entscheidung vom 23. Mai 2001 sollte 2004 eine Beschäftigtenzahl von 2 600 erreicht werden. 2004 wird Sernam jedoch noch 2 995 Mitarbeiter beschäftigen, während die Mitarbeiterzahl 2005 auf […] zurückgehen, d. h. unter der Vorgabe für 2004 liegen wird.

(90) Dieser geplante Personalabbau soll bedeutende Einsparungen und die notwendige Flexibilität für die Umsetzung der Innovationsziele der Sernam ermöglichen.

### 4.10. **Schließung und Neuorganisation von Betriebsstandorten**

(91) Schließung von Betriebsstandorten: Die französischen Behörden geben an, dass Sernam bei der Schließung von Sortierstellen noch weiter gehen werde als in der Entscheidung vom 23. Mai 2001 vorgegeben.

| | 1999 | 2000 (31. Dez.) | 2001 (30. Juni) Ziel Ende | 2002 | Ziel Ende 2003 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Zielvorgaben Entscheidung vom 23. Mai 2001 | 107 | 87 | 80 | 74 | 72 | 32,71 % | |
| (am 31. Dezember jeden Jahres) | | 2001 (31. Dez.) | 2002 (31. Dez.) | | 2003 (31. Dez.) | 2004 (31. Dez) | 2005 (31. Dez) |
| Anzahl Sernam-Standorte | | 87 | 74 | | 62 | 61 | 61 |
| Entwicklung zwischen 1999 und 2005 in % | | | | | | | -43 |

Nach Angaben der französischen Behörden handelt es sich bei den schräg gedruckten Zahlen um Schätzungen.

(92) Neuorganisation der Standorte: Das frühere Netz der Sernam war im Hinblick auf die Gewinnerwirtschaftung sehr schlecht ausgelegt. Es war zu groß (Anzahl der Standorte), die geographische Situation der Standorte war schlecht gewählt (vor allem sehr teure Einrichtungen mitten in der Stadt (Paris)) und einige Sortierstellen waren bereits von der Konzeption her ungeeignet [1]. Durch die Aufgabe von beinahe der Hälfte der Standorte und die partielle Verlagerung der Sortierstellen vom Stadtzentrum in die Vorstädte und dem Straßentransportplan entsprechende Örtlichkeiten konnten die Mietkosten von Sernam um die Hälfte verringert werden. Es handelt sich hier um Schlüsselelemente für die Rationalisierung und Erhöhung der Effizienz des Sammelgutverkehrs und der Paketdienste, mit dem Ziel, Sernam wieder zu einem auf Dauer rentablen Unternehmen zu machen.

### 4.11. **Die Verlagerung bzw. Modernisierung der verbleibenden Betriebsstandorte**

(93) Bei fünfundzwanzig der ständigen Betriebsstandorte der Sernam sind die physischen Gegebenheiten nicht mit den heutigen Produktivitätsraten der Branche vereinbar. Sie befinden sich zumeist in großen Städten und sind — trotz der Nachteile — für das Fortbestehen und die Integrität des Sernam-Netzes unerlässlich. Damit diese Standorte wieder rentabel werden, hat Sernam die Modernisierung der Standorte eingeleitet, deren geograpfische Lage zufrieden stellend ist (drei Standorte), bzw. ihre Verlagerung, wenn dies nicht der Fall ist (zweiundzwanzig Standorte). Die Verlagerungen finden entweder in bestehende, von Sernam renovierte Anlagen statt, oder aber in Neubauten.

[1] Nach den Angaben der französischen Behörden waren die benutzten Gebäude zum Teil veraltet. Sie befanden sich häufig im Stadtzentrum, wohingegen die meisten konkurrierenden Kurierdienste in den Logistik-Gebieten am Stadtrand angesiedelt sind, die von den großen Verkehrsachsen aus leichter erreichbar sind und näher an den Industriegebieten liegen, in denen die Anlagen der meisten Sernam-Kunden liegen. Diese Standortwahl führte dazu, dass Sernam zu hohe Mieten zahlen musste. Kombinierte Anlagen (Bahn/Straße) mit einem Bahnsteig auf einer Seite und einer Plattform für Lkw auf der anderen werden seit Mai 2001 nur für den Straßentransport verwendet. Hierbei werden die Plattformen nur auf einer Seite genutzt. Eine solche Nutzung ist nicht genügend produktiv (größere Plattformfläche als bei einer herkömmlichen, zweiseitig genutzen Plattform, somit weitere Strecken beim Transport der Pakete auf der Plattform und ein höherer Bedarf an Personal für diesen Transport, ferner ein größeres Risiko, dass die Pakete beschädigt werden). Ferner sind die Grundstücksgrößen den modernen Fahrzeugen nicht angepasst: Die die Plattformen umgebenden Höfe sind zu klein und erschweren die für das Abladen erforderlichen Manöver (die damit länger dauern als in einer konventionell konzipierten Anlage) bzw. machen sie sogar in bestimmten Bereichen unmöglich, weshalb der Transporteur seine Lkw nicht bei den Toren abladen lassen kann, die eine optimale Nutzung der Plattform ermöglichen würden. Infolge der Aufteilung der Tätigkeitsbereiche der Sernam und aufgrund der schlechten Konjunkturlage waren zahlreiche Zweigstellen zu groß geworden.

(94) Dieser Modernisierungs- bzw. Verlagerungsplan dürfte das Betriebsergebnis des Netzes um […]Die mit einem Sternchen versehenen Klammern stehen für Geschäftsgeheimnisse oder sonstige vertrauliche Informationen, die gestrichen wurden. Mio. € verbessern (Zeitraum: ein Jahr, ohne die Region Ile de France, in der zwei Verlagerungen und zwei Modernisierungen stattfinden werden). Mit diesen modernen, sicheren und optimal ausgelegten Anlagen will Sernam i) die Plattformflächen um 50 % reduzieren, ii) die Anzahl der für die Plattformen erforderlichen Verwaltungsangestellten um […] % verringern, iii) die Anzahl der Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit beschädigten Paketen reduzieren, iv) erreichen, dass weniger Pakete gestohlen werden, und v) das Entladen der Güterwagen/Lkw verbessern, da ihre Immobilisierung sich verkürzt. Die Verlagerung in neue Anlagen führt zu einer Ersparnis an Mietkosten von durchschnittlich 15 %.

### 4.12. **Neue Informatiksysteme**

(95) Mit Unterstützung von Geodis hat Sernam ihr Informatiksystem — zur Optimierung ihrer künftigen Tätigkeiten — auf zwei neue Management-Anwenderprogramme umgestellt („Aanael" und „Alizée 2000").

### 4.13. **Vom herkömmlichen Paketdienst zum Expresskurierdienst**

(96) Die französischen Behörden geben an, dass Sernam im Januar 2003 seine Beförderungspläne für Paketdienste und Expresskurierdienste in einem einzigen Straßentransportplan ([1]) für Expressdienste ([2]) zusammengefasst hat, dessen Grundlage der TBE („Train Bloc Express") ist. Aufgrund dieses Transportplans ist Sernam nun darauf ausgerichtet, ausschließlich Expressdienste zu leisten und bei allen diesen Produkten die „Expressdienstqualität" zu bieten („Cliq"-Zertifikat ([3]), durch das die Sicherheit, Zuverlässigkeit, Fristeinhaltung und Rückverfolgbarkeit der Pakete gewährleistet wird), obwohl nur etwa ein Drittel streng genommen einem „Expresskurierdienst" ([1]) entspricht. Diese Garantie für den Kunden trug u. a. dazu bei, dass die Kosten im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten beträchtlich zurückgingen. Gleichzeitig wurde der Bedarf an Umlaufvermögen wesentlich geringer ([4]).

(97) Schlüsselt man den Umsatz der Sernam nach den unterschiedlichen Kundentypen auf, realisiert Sernam […] % des Gesamtumsatzes ([…] % der Kunden) mit Expresskunden und „kombinierten Produkten", bei denen Sernam nicht in Konkurrenz mit den reinen Paketdiensten tritt, die keine Expressdienste anbieten. Die […] % des auf diese Kunden gestützten Umsatzes betreffen daher:

— zu […] % Expressdienste,

— zu […] % Paketdienste und

— zu […] % Frachtdienste.

(98) Die übrigen […] % des Sernam-Umsatzes stammen von den Kunden, die keine Expressdienste in Anspruch nehmen.

---

([1]) Angaben der französischen Behörden anlässlich einer Sitzung am 22. März 2004.

([2]) Es handelt sich um i) „Urgence Xpress": Lieferung innerhalb von einigen Stunden am gleichen Tag (Nutzung der TGV-Laderäume), ii) Nachtlieferungen (zwischen 4 und 8 Stunden, Transport in nach Kunden getrennten Laderäumen), iii) „H Xpress": Lieferung am nächsten Morgen vor 12 Uhr, iv) „Avantage Xpress": Lieferung am nächsten Tag vor 18 Uhr, v): „Tempo Xpress": Lieferung innerhalb von 48/72 Stunden in Europa, vi) „Lot Xpress": Beförderung von Ladungen von 1 bis 25 t in Frankreich und Europa sowie vii) „Disram": Transport von Paletten zwischen Unternehmen.

([3]) Das „Cliq"-Zertifikat garantiert die Zuverlässigkeit in allen Transportphasen, das die Anpassungsfähigkeit des gesamten Netzes, die Sicherheit und Eindeutigkeit der Abläufe und die Transparenz (in Echtzeit) bei einer Anomalie.

([4]) Der große Bedarf an Umlaufvermögen, der auf einen Zeitraum von über vier Monaten für die Eintreibung von Forderungen bei Kunden Ende 2000 zurückzuführen war, machte einen beträchtlichen Anteil des oben genannten Finanzbedarfs von 67 Mio. € aus. Diese Kosten konnten zum 31. Dezember 2002 auf 7,8 […]* Mio. € gesenkt werden. Sie dürften am Ende der Durchführung des Umstrukturierungsplans dem Standard der Branche entsprechen.

### 4.14. **Von der Straße auf die Schiene („Train Bloc Express“)**

(99) Das Konzept des TBE („Train Bloc Express“): Der TBE ([1]) ist ein Hochgeschwindigkeits-Pendelzug mit festem Zeitplan und einer bestimmten Anzahl von Wagen, der für den herkömmlichen Paketdienst und vor allem den Expressdienst bestimmt und in ein Dienstleistungsprojekt eingebunden ist, das Folgendes bietet: Qualität, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Schnelligkeit (160 km/h auf herkömmlichen Bahnstrecken, 200 km/h auf TGV-Strecken) und außerdem die Möglichkeit einer späten Abholung (und deshalb eines verbesserten Sammelgutverkehrs).

(100) Die französischen Behörden äußern sich wie folgt: Die Besonderheiten dieses Dienstleistungsangebots ergäben sich durch den Bahntransport (die TBE unterliegen der gleichen organisatorischen Disziplin wie der TGV, auch wenn sie nicht immer auf TGV-Strecken fahren). Der TBE sei Teil einer nachhaltigen Entwicklungspolitik (er ergänze den Lkw-Verkehr in einem Marktsegment — Expressdienste —, in dem Lastkraftwagen von 12 t heute mit Geschwindigkeiten von 110 km/h verkehren, was in nächster Zukunft im Rahmen der Weiterentwicklung der europäischen Rechtsvorschriften ([2]) in Frage gestellt würde.) Er integriere sich im Übrigen vollkommen in den Orientierungsrahmen des Weißbuchs zur Verkehrspolitik bis 2010 sowie in die Pläne für die Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze. Sernam habe das TBE-Konzept gewählt, um den Schwerpunkt allmählich vom Paketdienst auf den Expresskurierdienst zu verlagern.

(101) Nach den Angaben der französischen Behörden kann jeder Güterwagen eines TBE etwa 100 m³ an Gütern transportieren. Die 2002 pro Tag mit dem TBE transportierten 1 500 m³ entsprächen etwa 30 Lkw pro Tag. 2006 wolle Sernam das Äquivalent von 120 Lkw-Ladungen (6 000 m³) täglich mit TBE transportieren, womit auch die Straßen weniger überlastet wären und die Umwelt geschützt werde.

(102) Wettbewerbsfähigkeit des TBE: Die beiden TBE-Pendelzüge, die jede Nacht zwischen Paris und Orange bzw. Paris, Bordeaux und Toulouse verkehren, erreichten 160 km/h bzw. 200 km/h auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen diesen Großstädten. Dies sei für einen Expressdienst ein Konkurrenzvorteil.

(103) Die französischen Behörden geben an, dass Expressdienste heute auf langen Strecken durch die Verwendung speziell hierfür eingesetzter schneller Fahrzeuge ausgebaut würden. Hier sei der TBE eine Alternative, die Sernam die Unabhängigkeit vom Straßentransport ermögliche. Die unmittelbar auf den TBE gestützten Sernam-Transporte brächten bereits heute einen Umsatz von […] Mio. € (von […] Mio. € Umsatz im Sammelgutverkehr)Da der Transportplan der Sernam sich — technisch gesehen — auf den TBE stützt, kann er nicht unabhängig von diesem Konzept gesehen werden ([2]).

(104) Gemäß den französischen Behörden setzen die Expresskurierdienste leichte Straßennutzfahrzeuge (12 t) für den Transport ihres Eilguts ein. Über die langen Nord-Süd-Strecken stütze sich Sernam auf die Bahn, die im Hinblick auf die Beförderungskosten teurer ist (somit keine Wettbewerbsverzerrung). Diese Mehrkosten würden jedoch durch andere Vorteile für den Transportplan ausgeglichen (späte Abholung und damit Vorteile für den Sammelgutverkehr), außerdem durch eine höhere Qualität der Dienstleistung (Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Umweltfreundlichkeit ([2])).

(105) Der TBE sei bereits ausgelastet: Nach den französischen Behörden sind die Kapazitäten der in Frankreich fahrenden TBE bereits erschöpft. Sernam prüfe die Möglichkeit, weitere TBE einzusetzen. Um diesem wachsenden Bedarf an Bahnverbindungen gerecht zu werden plane Sernam bereits 2005 die Verlagerung von 4 „kombinierten“ Zweigstellen in Anlagen, die über eine gute Bahnanbindung verfügen und doppelt so viele TBE aufnehmen können wie die derzeitigen Zweigstellen ([3]). Sernam habe im Übrigen bereits Verhandlungen mit der SNCF eingeleitet, damit diese ab dem 1. Januar 2005 die notwendigen zusätzlichen Kapazitäten bereitstellen könne.

---

([1]) TBE bestehen aus herkömmlichen Fahrzeugen, die aufgrund technischer Verbesserungen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken 200 h/km erreichen können: i) herkömmliche Lokomotiven mit größerer Zugkraft, ii) herkömmliche Wagen mit speziellen Achsen, iii) in der Länge begrenzte Wagenzüge (je nach Strecke maximal 9 bis 12 Wagen), bei denen die Bremkräfte automatisch elektronisch auf die einzelnen Wagen verteilt werden (je nach deren Position im Wagenzug), um einen Bruch der Anhängevorrichtungen zu vermeiden. Die Wagenzüge sind außerdem in unauflösbare Wagenverbände aufgeteilt, deren Zuverlässigkeit der des TGV entspricht. Aufbauend auf ihr in der Vergangenheit erworbenes Know-how im Bahnwesen konnte Sernam so das neue Konzept des TBE entwickeln.

([2]) Hervorhebung durch die Kommission.

([3]) Dies hieße i) zwei zusätzliche Pendelzüge Paris — Orange (beide Richtungen), ii) ein Pendelzug Paris — Bordeaux (beide Richtungen) und iii) ein Pendelzug Paris — Toulouse (beide Richtungen).

(106) Ferner geben die französischen Behörden zum multimodalen Transport bei der Sernam (Zusammenfassung der Betriebsrechnungen der vier multimodalen Umschlagplätze (Paris-Chevaleret, Bordeaux, Toulouse, Orange)) an, die Ergebnisse dieser Knotenpunkte für die Jahre 2004 bis 2010 seien unter der Voraussetzung einer Strategie der schrittweisen Ersetzung des Paketdienstes durch Expressdienste, insbesondere bei den langen Strecken (Nord-Süd-Verbindung, Frankreich), veranschlagt worden.

(107) Diese allmähliche Ersetzung des herkömmlichen Paketdienstes durch Expressdienste per Bahnverbindung (die durch die Rechtsvorschriften unterstützt wird, die Lkw auf langen Strecken durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit benachteiligen) ermögliche eine schrittweise Steigerung der Ergebnisse des multimodalen Güterverkehrs im Zeitraum 2005-2010. Da die multimodalen Umschlagplätze für den Expressverkehr ausgelegt sind, finde diese Umstellung bei gleichen Kosten statt, während der Transportwert zunehme.

(108) Es wird darauf hingewiesen, dass die Steigerung der Ergebnisse der Umschlagplätze sich 2007 (etwas) verlangsamen werde, da ein neuer Knotenpunkt ([…]) und ein neues, in Zusammenarbeit mit der SNCF konzipiertes Pendelzugsystem eingerichtet werden sollen, deren feste Entwicklungskosten im Verlauf des Jahres 2007 amortisiert werden sollen.

(109) Die Betriebskosten der multimodalen Einrichtungen könnten für den Zeitraum 2003 bis 2010 wie folgt aufgeschlüsselt werden:

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| GESAMTUMSATZ | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* |
| Beitrag der Partner | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* |
| EXTERNE UNTERAUFTRÄGE INSGESAMT | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* |
| INTERNE UNTERAUFTRÄGE INSGESAMT | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* |
| BRUTTOBETRIEBSGEWINN | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* |
| BETRIEBSKOSTEN | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* |
| NETTOGEWINN | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* |
| GEMEINKOSTEN + VERWALTUNGSKOSTEN | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* |
| BETRIEBSERGEBNIS | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* | […]* |

(110) Die Tabelle zeige eine konstante Entwicklung. Der Umsatz dürfte sich innerhalb von sieben Jahren verdoppeln, das Betriebsergebnis verdreifachen.

(111) Partner des nationalen und internationalen TBE: Mittelfristig könne das System auch für andere im Expressdienst tätige Unternehmen interessant sein.

(112) Nach Angaben der französischen Behörden bemüht sich Sernam derzeit um Partner, um so rasch wie möglich die technische Zusammenarbeit aufnehmen zu können, die für die Sanierung des Unternehmens erforderlich ist. Im Rahmen solcher technischer Kooperationsvereinbarungen könne Sernam den Standort eines Partners nutzen und dessen variable Kosten mit tragen, während am Standort selbst nur ein Verkaufsteam von Sernam tätig wäre. Mit diesem Anschluss an andere Partner werde mittelfristig die dauerhafte Entwicklung des Unternehmens und insbesondere des Instruments TBE angestrebt, kurzfristig sollten die Ziele des Geschäftsplans schneller erreicht werden (z. B. technische Zusammenarbeit).

(113) Partnerschaften seien in der Tat notwendig, um den TBE optimal zu nutzen. Dieser sei ein Instrument der Zukunft für Sernam, da der Expressdienst in Bezug auf Zuverlässigkeit, Sicherheit, Schnelligkeit und Umweltfreundlichkeit hohen Anforderungen genügen müsse. Es sei im Übrigen offensichtlich, dass die Bahn als Verkehrsträger im Expressdienst umso konkurrenzfähiger ist, als die Entfernungen länger werden (der Vorteil der Schnelligkeit mache sich dann stärker bemerkbar).

(114) Unter diesen Bedingungen sei zu erwarten, dass der TBE auf internationalen Strecken verstärkt eingesetzt werde. Daher sei der Zusammenschluss mit einem Partner von internationalem Ansehen eine Voraussetzung für die volle Nutzung des Potenzials des TBE. Der Expressdienstmarkt werde derzeit von Akteuren mit einem internationalen Angebot bestimmt. Zur weiteren Umsetzung der Strategie der Sernam im Bereich der Expressdienste gehöre daher unbedingt ein solcher Zusammenschluss.

(115) Die französischen Behörden bestätigen daher, dass sie im Interesse von Sernam nach wie vor deren Zusammenschluss mit einem Partner anstreben.

(116) Im Übrigen plane Geodis — deren Beförderungsplan für Expressdienste und herkömmliche Paketdienste sich ausschließlich auf den Straßentransport stütze — für das Jahr 2005, mit Hilfe von Sernam das Konzept des TBE für lange Strecken einzusetzen. Andere Expressdienstleister (u. a. TAT Express) hätten ebenfalls bereits bei Sernam Interesse an diesem Verfahren bekundet.

(117) Vermeidung eines Monopols der Sernam: Es wird von den französischen Behörden darauf hingewiesen, dass Sernam in Frankreich bei der Entwicklung der Paketbeförderung durch die Bahn auf der Grundlage des TBE-Konzepts eine Pionierrolle übernommen habe, da Sernam das einzige Unternehmen sei, das ein neues Konzept für den Sammelgutverkehr auf der Schiene entwickelt habe. Trotzdem habe Sernam, nach Angaben Frankreichs [1], kein Monopol auf den TBE, da jedes Unternehmen bei Fret SNCF einen entsprechenden Dienst beantragen könne. Bisher habe jedoch noch kein Konkurrent von Sernam dies bei Fret SNCF ausdrücklich beantragt. Fret SNCF habe im Übrigen bestätigt, dass allen Unternehmen, die dies beantragten, der gleiche Dienst zu den gleichen Bedingungen gewährt werden könne. Ferner habe Sernam seinerseits positiv auf die Bitte eines Unternehmens um technische Zusammenarbeit reagiert, das den Nutzen und die Effizienz des TBE ermitteln wollte.

### 4.15. **Ausschreibung der Verträge der SNCF über den Transport von Zeitungen und Zeitschriften, Gepäckstücken und Material**

(118) Wie bereits in ihrem Bericht vom 17. Juni 2002 angegeben, hätten die französischen Behörden und die SNCF ihrer Ansicht nach alle von ihnen eingegangenen Verpflichtungen erfüllt. Sie geben an, dass die genannten Verträge den in den Schreiben vom 4. Dezember 2000 und vom 10. April 2001 eingegangenen Verpflichtungen entsprechend für den Wettbewerb geöffnet worden seien. Als Antwort auf Punkt 77 des Beschlusses über die Eröffnung des Verfahrens führen die französischen Behörden im Folgenden die Daten der Öffnung dieser Verträge für den Wettbewerb (Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*) und die entsprechenden Beträge an.

(119) Die von Sernam geleisteten Dienste beinhalteten:

— die Beförderung der Dienstschreiben zwischen den Sortierstellen,

— die Beförderung kommerzieller Dokumente der Direktion „Fernverkehr“,

— die Beförderung der Fahrscheine für den Fernverkehr,

— die Beförderung von Material für die Direktionen „Eisenbahnmaterial“, „Infrastruktur“ und „Einkauf“,

— die Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften,

— die Gepäckbeförderung.

(120) Bezüglich der vier ersten Leistungen: Die Kommission sei von der Verlängerung der jeweiligen Verträge unterrichtet worden. Diese Verlängerung habe unter strikter Einhaltung der gegenüber der Kommission eingegangenen Verpflichtungen stattgefunden (Vertragsvergabe unter Wettbewerbsbedingungen (nach Ausschreibung)).

[1] Schreiben der französischen Behörden vom 14. April 2004, registriert am 15. April 2004 unter der Nummer A/18141.

(121) Um dieser Verpflichtung nachzukommen habe die SNCF mit Schreiben vom 20. Juni 2001 die Sernam um Auflösung der folgenden Verträge zum 31. Januar 2002 gebeten:

— Beförderungsvertrag zwischen Sernam und SNCF (Direktion „Eisenbahnmaterial"),

— Beförderungsvertrag zwischen Sernam und SNCF (Direktion „Infrastruktur"),

— Beförderungsvertrag zwischen Sernam und SNCF (Direktion „Einkauf"),

— Vertrag zwischen Sernam und SNCF über die Beförderung kommerzieller Dokumente der Direktion „Fernverkehr",

— Vertrag zwischen Sernam und SNCF über die Beförderung von Dienstschreiben,

— Beförderungsvertrag zwischen Sernam und SNCF (sonstige Transporte).

(122) Der Vertrag zwischen Sernam und SNCF über die Beförderung von Fahrscheinen sei von diesem Schreiben nicht betroffen gewesen, da er spät unterzeichnet worden und sein Auslaufdatum entsprechend dem Wunsch der Kommission von der SNCF bereits auf den 31. Januar 2002 festgesetzt worden sei.

(123) Am 20. Juli 2001 seien die Wettbewerbsbekanntmachungen für die oben genannten Verträge im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht worden. Als Antwortfrist für die Bewerber sei der 31. August 2001 festgelegt worden.

(124) Entwicklung seit Juli 2001: Auf die Veröffentlichung der Bekanntmachung hin hätten sich zwei Bewerber gemeldet: Sernam und TCS. Die Bewerbung von TCS sei von der Direktion „Einkauf" der SNCF nicht akzeptiert worden, da TCS nur zu einem geringen Teil den Anforderungen der SNCF gerecht werden konnte. Insbesondere hätte TCS umfangreiche Sendungen (nach Größe und Gewicht) nicht bearbeiten können. Da keine anderen akzeptablen Bewerbungen eingingen, habe die SNCF Sernam per Schreiben vom 10. Oktober 2001 gebeten, ihr Schreiben vom 20. Juni 2001 als hinfällig zu betrachten und sämtliche Verträge bis zum 31. Oktober 2002 zu verlängern.

(125) Mit Schreiben vom 19. Oktober 2001 habe Sernam sein Einverständnis zur Verlängerung der Verträge bis zum 31. Oktober 2002 bestätigt. Mit Schreiben vom 31. Januar 2002 habe die Direktion „Einkauf" die Verträge bis zum 31. Oktober 2002 verlängert.

(126) Entwicklung 2002: Anfang 2002 sei ein Verfahren der Aufforderung zur Einreichung von Bewerbungen eingeleitet worden, im Hinblick auf die Veröffentlichung von Ausschreibungen, bei denen bis zum 31. Oktober 2002 folgende Verträge vergeben werden sollten:

— Beförderungsvertrag zwischen Sernam und SNCF (Direktion „ Eisenbahnmaterial"),

— Beförderungsvertrag zwischen Sernam und SNCF (Direktion „ Infrastruktur"),

— Beförderungsvertrag zwischen Sernam und SNCF (Direktion „ Einkauf"),

— Vertrag zwischen Sernam und SNCF über die Beförderung kommerzieller Dokumente der Direktion „Fernverkehr",

— Vertrag zwischen Sernam und SNCF über die Beförderung von Fahrscheinen,

— Vertrag zwischen Sernam und SNCF über die Beförderung von Dienstschreiben,

— Beförderungsvertrag zwischen Sernam und SNCF „Verschiedenes".

(127) Bei dieser Aufforderung zur Einreichung von Bewerbungen seien u. a. die Merkmale der Ströme der transportierten Güter, die Kriterien für die Auswahl der Bewerber, der geschätzte Wert der anhand der Daten der ersten neun Monate des Jahres 2001 aktualisierten Verträge und die Zuschlagskriterien angegeben worden.

(128) Der Auftrag sei viergeteilt worden. Für jeden Teil sollte eine eigene Ausschreibung veröffentlicht werden, um die Besonderheiten der jeweiligen Güterflüsse, die Überschneidungen zwischen verschiedenen Aufträgen sowie den Vorteil einer Zusammenfassung von Aufträgen von geringem Umfang bzw. solchen, die aus zahlreichen einzelnen Teilen bestehen, mit größeren, industriellen Güterverkehrsflüssen zu berücksichtigen, die so von einem wettbewerbsfähigen Dienstleistungsangebot profitieren können.

(129) Jeder Auftrag habe Paket-, Express- und Frachtdienstleistungen umfasst, und jeder Bewerber musste bei jedem Auftrag in der Lage sein, alle diese Leistungen anzubieten.

(130) Im Rahmen dieses Verfahrens seien eine neue regelmäßige Bekanntmachung für alle Aufträge gemeinsam sowie Ankündigungen von Konsultationsverfahren für die vier nachstehenden Aufträge (Lose) im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* vom 18. Februar 2002 veröffentlicht worden:

— Beförderung der Dienstschreiben zwischen den Sortierstellen,

— Beförderung kommerzieller Dokumente der Direktion „Fernverkehr"

— Beförderung der Fahrscheine für den Fernverkehr,

— Beförderung von Material für die Direktionen „Einkauf", „Eisenbahnmaterial" und „Infrastruktur" sowie sonstige Beförderungen.

(131) Die Einreichungsfrist für die Bewerbungen war der 27. März 2002. Zu diesem Datum hätten drei Bewerbungen vorgelegen:

— Sernam: alle Lose,

— TCS: alle Lose,

— Chronopost: Los 1.

(132) TCS habe sich für alle Lose beworben. Da sein Umsatz jedoch unter 100 Mio. € gelegen habe, sei TCS nicht berechtigt gewesen, ein Angebot für das Los 4 einzureichen. Außerdem habe TCS als Spezialist für die Beförderung kleiner Sendungen nicht den in den Losen 2 und 3 geforderten Speditionsversand und den Frachtdienst anbieten können und habe daher nur zu Los 1 „ Dienstschreiben“ konsultiert werden können.

(133) Chronopost habe sich nur für eine Konsultation zu Los 1 „Dienstschreiben“ interessiert.

(134) Sernam sei das einzige Unternehmen gewesen, das ein Angebot für sämtliche Lose eingereicht und die Voraussetzungen für die vier Konsultationen erfüllt habe.

(135) Im Rahmen dieser Ausschreibung sei am 31. Juli 2002 das Los Nr. 1 an das Unternehmen TCS (unabhängig von der SNCF-Gruppe) vergeben worden. Die Vertragserfüllung habe am 4. November 2002 begonnen. Der Auftrag sei — bei einer Laufzeit von drei Jahren — auf 4,5 Mio. € geschätzt worden.

(136) Der Vertrag über die Beförderung kommerzieller Dokumente der Direktion „Fernverkehr“ (Beginn der Vertragserfüllung: 1. Januar 2003) sei am 26. Dezember 2002 mit Sernam unterzeichnet worden. Der Vertragswert betrage 2,12 Mio. € und die Vertragsdauer zwei Jahre, zuzüglich einer möglichen Verlängerung um ein Jahr (maximal drei Jahre).

(137) Der Vertrag über die Beförderung kommerzieller Dokumente der Direktion „Fernverkehr“ (Beginn der Vertragserfüllung: 1. Januar 2003) sei am 26. Dezember 2002 mit Sernam unterzeichnet worden. Der Vertragswert betrage 1,57 Mio. € und die Vertragsdauer zwei Jahre, zuzüglich einer möglichen Verlängerung um ein Jahr (d. h. maximal drei Jahre).

(138) Die Beförderungsverträge für die Direktionen „Eisenbahnmaterial“, „Infrastruktur“ und „Einkauf“, sowie über sonstige Transporte (Beginn der Vertragserfüllung: 1. Februar 2003) seien am 27. Februar 2003 mit Sernam unterzeichnet worden. Ursprünglich habe man für den Vertrag eine Laufzeit von höchstens vier Jahren vorgesehen. Angesichts der unzureichenden Eignung der Bewerber habe die SNCF jedoch beschlossen, die Vertragsdauer auf zwei Jahre (mit einer möglichen Verlängerung von einem Jahr, d. h. maximal drei Jahre) zu beschränken, und dann eine neue Ausschreibung zu veröffentlichen. Der Vertragswert sei auf 36,1 Mio. € — unter den Wirtschaftsbedingungen des Monats Juni 2002 — veranschlagt worden.

(139) Am 8. Juli 2002 sei im Zusammenhang mit der Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften die Ankündigung eines Konsultationsverfahrens im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht worden. Zwei Bewerber hätten darauf geantwortet: das Unternehmen BEUGNIET, Tochtergesellschaft von BOURGEY MONTREUIL, und Sernam. Da BEUGNIET nicht über die dem Umfang des Auftrags angemessenen Strukturen verfügte, sei nur die Bewerbung von Sernam zugelassen worden.

(140) Die der SNCF zufallende Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften setze eine umfangreiche Organisation voraus, die fast das gesamte Gebiet Frankreichs abdecken müsse. Diese bestehe in der Abholung des Druckmaterials bei Druckereien/Buchbindereien und dem Transport zu Plattformen, der Lieferung ab Verteilerplattform an 350 Lager und dem raschen Transport zwischen diesen Plattformen für Sammlung bzw. Verteilung.

(141) Durch die Öffnung des Auftrags über die Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften für den Wettbewerb habe die SNCF einen Vertrag mit einem Dienstleistungsunternehmen abschließen wollen, von dessen — bereits zu anderen Zwecken bestehendem — Abhol- und Verteilungsnetz sie profitieren könne, nicht jedoch mit einem Unternehmen, das noch nicht über entsprechende eigene Strukturen verfüge und praktisch eine neue, ausschließlich dem Transport der Zeitungen und Zeitschriften gewidmete Organisation schaffen müsse, oder aber selbst Unteraufträge vergeben müsse.

(142) Daher sei man der Ansicht gewesen, dass der Umsatz der Bewerber beträchtlich über dem Vertragswert liegen müsse, um sicher zu gehen, dass die Bewerber über die dem Vertragsumfang entsprechenden Strukturen verfügen.

Der Wert des Auftrags über den Transport der Zeitungen und Zeitschriften sei vor der Veröffentlichung der Bekanntmachung auf 29 Mio. € jährlich veranschlagt worden. In der Auftragsbekanntmachung sei daher — um so der Forderung nach entsprechenden Strukturen des Bieterunternehmens Ausdruck zu verleihen — als Mindestumsatz für Bieter das Dreifache des jährlichen Vertragswerts festgelegt worden (grob gesprochen über 100 Mio. €).

(143) Mit einem Umsatz von 24 Mio. € im Jahr 2001 sei das Unternehmen BEUGNIET offensichtlich nicht groß genug gewesen.

(144) Daher sei mit Wirkung vom 1. Februar 2003 ein weiterer Vertrag mit Sernam geschlossen worden. Aus den gleichen Gründen wie bei dem Auftrag über die Beförderung von Material sei die Vertragsdauer auf zwei Jahre (mit einer möglichen Verlängerung von einem Jahr, d. h. maximal drei Jahre) beschränkt worden, wonach eine neue Ausschreibung veröffentlicht werden solle.

(145) Der Vertragswert belaufe sich — unter den Wirtschaftsbedingungen des Monats November 2002 und berechnet anhand der 2002 beobachteten Güterbewegungen — für die maximale Vertragslaufzeit von drei Jahren auf 95,65 Mio. €.

(146) Am 22. Mai 2002 sei im Zusammenhang mit der Beförderung des begleiteten Reisegepäcks der Fahrgäste in Fernzügen die Ankündigung eines Konsultationsverfahrens im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht worden. Vier Unternehmen hätten sich beworben, jedoch hätte allein die Bewerbung von Sernam für zulässig erklärt werden können. Die drei anderen Bewerbungen seien abgelehnt worden:

(147) das Unternehmen B2S, da es sich nur für die Verwaltung der Kundentelefonzentrale beworben habe, obwohl in der Ankündigung des Konsultationsverfahrens angegeben war, dass der Auftrag nur im Ganzen vergeben würde;

(148) das Unternehmen TCS, denn es verfüge nicht über die den Anforderungen dieses Auftrags angemessenen Strukturen;

(149) das Unternehmen FIXEMER, denn es habe nicht die verlangten Bewerbungsunterlagen vorgelegt.

(150) Der einzige zulässige Bewerber sei Sernam gewesen. Der neue Vertrag sei mit Wirkung vom 1. April 2003 abgeschlossen worden, wobei die Vertragsdauer ebenfalls auf zwei Jahre (mit einer möglichen Verlängerung von einem Jahr) beschränkt worden sei, wonach eine neue Ausschreibung veröffentlicht werden solle. Der Vertragswert belaufe sich — unter den Wirtschaftsbedingungen des Monats Oktober 2002 und berechnet anhand der 2002 beobachteten Güterbewegungen — für die maximale Vertragslaufzeit von drei Jahren auf 40,3 Mio. €. Die französischen Behörden hätten ferner die Kommission davon unterrichtet, dass die Ankündigung des Konsultationsverfahrens für das Los 4 als Auswahlkriterium einen Mindestumsatz nenne, den TCS nicht vorweisen konnte. Dieses Kriterium sei unvermeidlich gewesen, denn das Los 4 betreffe die Beförderung großer industrieller Bauteile (TGV-Achsen, Bahnschwellen, usw.) und erfordere die Zusammenarbeit mit Unternehmen, die über einen beträchtlichen Umsatz und bedeutende Mittel verfügen. Entsprechend den gelieferten Informationen sei im Übrigen zu unterscheiden zwischen Los 4, den Losen 2 und 3, und Los 1. Wie bereits erläutert, betreffe das Los 4 die Beförderung großer industrieller Bauteile, die Lose 2 und 3 beträfen die Beförderung schwerer Sendungen und Frachtdienste, während es sich bei Los 1 um die Beförderung von Dienstschreiben handele. Außerdem habe TCS als Spezialist für die Beförderung „kleiner Sendungen“ nur zu Los 1 (Dienstschreiben) konsultiert werden können. TCS habe den Zuschlag für Los 1 erhalten. Da Sernam das einzige verbleibende Bewerberunternehmen gewesen sei, das sich für die Lose 2, 3 und 4 qualifizierte, seien die Verträge mit Sernam geschlossen worden.

(151) Die französischen Behörden hätten ferner der Kommission mitgeteilt, dass die Tatsache, dass Sernam sich für sämtliche Lose beworben habe, keinesfalls für den Zuschlag entscheidend gewesen sei.

(152) Abschließend sei darauf hinzuweisen, dass der Vertragswert aller fünf mit Sernam geschlossenen Verträge auf der Grundlage der erwarteten Güterbewegungen auf 175,74 Mio. € veranschlagt werde. In ihrer Entscheidung vom 23. Mai 2001 habe die Kommission als Vertragswert für elf Monate des Rechnungsjahres 2000 einen Betrag von rund 55,3 Mio. € angegeben (was 181 Mio. € für drei Jahre entspräche). Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Auftrag über den Transport von Dienstschreiben nicht Sernam zugefallen sei (4,5 Mio. € für drei Jahre), ergebe sich beim Vergleich der beiden Zahlen trotz der allgemeinen Preisentwicklung ein (sehr) leichter Rückgang (zu jeweiligen Preisen).

(153) Somit ergebe sich aus den beigefügten Informationen und Nachweisen, dass die französischen Behörden ihrer Verpflichtung, die Aufträge für Material-, Zeitungs- und Gepäcktransport durch transparente und regelmäßige Ausschreibungen dem Wettbewerb zu öffnen, durchaus nachgekommen seien. Obwohl nur im Rahmen einer der Ausschreibungen ein Wechsel des Dienstleistungsunternehmens stattgefunden habe, könne heute aufgrund der Öffnung dieser Verträge für den Wettbewerb bestätigt werden, dass die zwischen Sernam und der SNCF geschlossenen Verträge keinesfalls eine Beihilfe gemäß Artikel 87 EG-Vertrag darstellen.

### 5. ZUSAMMENFASSUNG DER NEUEN ENTWICKLUNGEN SEIT SERNAM 1

(154) Nachstehend eine zusammenfassende Darstellung der neuen Entwicklungen seit der Entscheidung „Sernam 1“:

a) Geodis hat nicht wie vorgesehen 60 % von Sernam übernommen, sondern nur 15 %, ebenso hat Cogip weitere 15 % der Sernam-Anteile erworben.

b) Die von Geodis und Cogip jeweils erworbenen 15 % wurden im Anschluss an die Einleitung des Verfahrens durch die Kommission an die SNCF zurückgegeben, da hierdurch die jeweils zweite Vereinbarung der SNCF mit Geodis bzw. Cogip hinfällig wurde.

c) Die SCS Sernam wurde in eine Aktiengesellschaft (S. A.) umgewandelt (so dass Geodis 15 % der Anteile übernehmen konnte und somit nicht mehr zu 100 % für Sernam verantwortlich ist).

d) Der Umstrukturierungszeitraum verlängert sich um ein bzw. zwei Jahre (2004 bis 2005-2006).

e) Der Beihilfebetrag soll um 41 Mio. € angehoben werden.

f) Gemäß den Beschwerdeführern praktiziert Sernam weiterhin eine aggressive Preispolitik auf dem Markt. Die französischen Behörden behaupten das Gegenteil.

g) Die französischen Behörden geben an, dass sie die Anzahl der Standortschließungen, den Personalabbau und die Umsatzminderung, wie sie in der Entscheidung Sernam 1 vorgesehen waren, eingehalten bzw. vorgenommen hätten.

h) Nach Angaben der französischen Behörden wurden die Beförderungsverträge zwischen SNCF und Sernam den Auflagen entsprechend für den Wettbewerb geöffnet.

i) Sernam entwickelt derzeit eine neue Palette von Expressdiensten.

j) Diese ist an das innovative Konzept des TBE gekoppelt, der in einem neuen Marktsegment eingesetzt wird, das noch ausbaufähig ist und daher keine Überkapazitäten aufweist. Das Gegenteil ist der Fall beim Sammelgutverkehr und bei den Paketdiensten der Sernam, deren Marktsegmente stagnieren bzw. sich im Rückgang befinden. Der Straßentransport — herkömmlicherweise das wichtigste Transportmittel für den Paketdienst (Sammelgut oder Einzelsendungen) — ist ein Marktsegment mit strukturellen Überkapazitäten, auch wenn es derzeit infolge der Erweiterung der Union als ausgewogen betrachtet wird.

(155) Die ursprünglichen Kosten der Umstrukturierung waren auf 515 Mio. € veranschlagt worden [1]. Frankreich plant eine Erhöhung der ursprünglichen Umstrukturierungsbeihilfe um 41 Mio. € (von 448 Mio. € auf 489 Mio. €).

## 6. **BEWERTUNG**

### 6.1. **Vorliegen einer Beihilfe**

(156) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen".

(157) Auch wenn die in die Entscheidung Sernam 1 einfließenden Gegebenheiten immer noch vorhanden sind, muss die Kommission sich vergewissern, dass die vier Kriterien des Artikels 87 Absatz 1 noch für sämtliche vor und nach dem 23. Mai 2001 durchgeführten bzw. noch durchzuführenden Maßnahmen erfüllt sind. In diesem Zusammenhang muss die Kommission ferner die Entwicklung des Gemeinschaftsrechts berücksichtigen, insbesondere das Urteil des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache „Stardust Marine" [2].

(158) Gemäß diesem Urteil muss bei jeder Beihilfe geprüft werden, ob die Entscheidung über ihre Auszahlung von der jeweiligen Regierung getroffen wurde, um festzustellen, ob eines der vier Kriterien des Artikels 87 Absatz 1 — staatliche Mittel — zutrifft.

#### 6.1.1. *Staatliche Mittel*

(159) Entsprechend den obigen Ausführungen ist festzustellen, dass es sich bei der SNCF als EPIC (staatliches Industrie- und Handelsunternehmen) um ein staatliches Unternehmen im Sinne der Richtlinie 2000/52/EG der Kommission vom 26. Juli 2000 zur Änderung der Richtlinie 80/723/EWG über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen [3] handelt, da die öffentliche Hand aufgrund des Eigentums oder der finanzieller Beteiligung an dem Unternehmen bzw. der Satzung oder sonstiger Bestimmungen, die seine Tätigkeit regeln, unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss auf die SNCF ausüben kann.

(160) Daher handelt es sich bei den 503 Mio. € und den 41 Mio. €, die die SNCF/die französische Regierung an Sernam gezahlt haben, um staatliche Mittel.

#### 6.1.2. *Verantwortung des Staates*

(161) Unter diesen Voraussetzungen besteht die starke Vermutung, dass die SNCF unter staatlicher Aufsicht handelt. Diese Vermutung stützt sich auf mehrere „Indizien", die der Gerichtshof in seinem Urteil „Stardust Marine" anführt [4]:

[1] Dieser Betrag sollte durch Umstrukturierungsbeihilfen (448 Mio. €) und den Beitrag von Geodis (67 Mio. €) gedeckt werden.

[2] Urteil vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission, Rechtsslg. S. I-4397.

[3] ABl. L 193 vom 29.7.2000, S. 75.

[4] Unter Punkt 52 heißt es: „Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens wie die fraglichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren."
In diesem Zusammenhang enthält das Urteil eine Reihe von „Indizien", die auf die Zurechenbarkeit einer von einem staatlichen Unternehmen gewährten Beihilfe an den Staat schließen lassen, u. a. „Anforderungen der öffentlichen Stellen", „seine Eingliederung in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, der Rechtsstatus des Unternehmens, ob es also dem öffentlichen Recht oder dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt, die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind."

a) Von den 18 Mitgliedern des Aufsichtsrates der SNCF vertreten sieben unmittelbar die staatlichen Behörden, womit eine gewisse Intensität der behördlichen Aufsicht deutlich wird (auch wenn diese sieben Aufsichtsratsmitglieder nicht die Mehrheit darstellen).

b) Der Rechtsstatus eines EPIC, das nicht dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt, versetzt die SNCF in die Lage, außerhalb der normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern tätig zu sein.

c) Ferner stellt die Kommission auf der Grundlage ihrer Mitteilung über staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften [1] fest, dass die SNCF aufgrund ihres Status als EPIC, der ein Konkurs- oder Insolvenzverfahren ausschließt, über eine unbeschränkte staatliche Bürgschaft verfügt, womit sie auf dem Markt günstigere Kreditbedingungen erhalten kann als Unternehmen, die dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegen [2].

d) Wenn die SNCF einem in finanziellen Schwierigkeiten befindlichen Unternehmen wie Sernam, das in Marktbereichen mit freiem Wettbewerb tätig ist (Sammelgutverkehr/Paketdienste/Straßentransport) durch eine unbeschränkte Bürgschaft gedecktes, zinsfreies Risikokapital zukommen lässt, gewährt sie diesem Unternehmen auf der Grundlage der oben genannten Mitteilung einen Vorteil [3]. Selbst wenn im Rahmen einer Garantie keinerlei Zahlungen des Staates erfolgen, liegt trotzdem eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 bereits zu dem Zeitpunkt vor, zu dem die Garantie übernommen wird. Schließlich heißt es unter Punkt 15 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten: „So können […] Umstrukturierungsbeihilfen z. B. auch von staatlichen Holdinggesellschaften oder öffentlichen Beteiligungsgesellschaften stammen“ und unter Punkt 17: „Gewährt der Staat […] einem Unternehmen mit finanziellen Schwierigkeiten Darlehen oder Bürgschaften, so besteht die Wahrscheinlichkeit, dass die finanziellen Transfers Elemente einer staatlichen Beihilfe enthalten.“

(162) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die Auszahlung staatlicher Mittel durch die SNCF an Sernam, um die es hier geht, dem französischen Staat zuzurechnen ist und es sich bei den der SNCF gewährten staatlichen Garantien um Beihilfen handelt.

6.1.3. *Die anderen Kriterien gemäß Artikel 87 Absatz 1*

(163) Anwendung der anderen Kriterien gemäß Artikel 87 Absatz 1: Schließlich wird — aufgrund der der Kommission vorliegenden Informationen — festgestellt, dass die anderen Elemente (die auf Beihilfen hindeuten oder nicht) noch in der in der Entscheidung „Sernam 1“ festgestellten Form vorhanden sind. Daher ist die Würdigung der Entscheidung „Sernam 1“ im Hinblick auf das Vorliegen staatlicher Umstrukturierungsbeihilfen für Sernam aufrechtzuerhalten, wonach

— die seit dem 1. Februar 2000 bestehende Zusammenarbeit zwischen der SNCF und SCS Sernam auf dem Gebiet der Logistik keine staatliche Beihilfe darstellt und

— die sonstigen Maßnahmen (kommerzielle Unterstützung und Sanierung) als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 anzusehen sind.

(164) Daher wird festgestellt, dass die vor und nach dem 23. Mai 2001 im Rahmen der Umstrukturierung von Sernam durchgeführten bzw. noch durchzuführenden Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind.

6.2. **Rechtsgrundlage**

(165) Wie bereits anlässlich der Einleitung des oben genannten Verfahrens angekündigt, analysiert die Kommission im Folgenden die neuen Fakten, um zu ermitteln, inwieweit sie sich im Einklang mit der Entscheidung „Sernam 1“ befinden.

(166) Ferner wird geprüft, inwieweit die heute de facto gegebene, im Vergleich zu „Sernam 1“ neue Situation insgesamt mit den Leitlinien vereinbar ist, insbesondere mit dem Prinzip der „einmaligen Beihilfe“.

---

[1] ABl. C 71 vom 11.3.2000, S. 14.

[2] In der Mitteilung der Kommission über staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften heißt es unter Punkt 2.1.1: „Staatliche Garantien fallen daher generell in den Anwendungsbereich von Artikel 87 Absatz 1, wenn keine marktgerechte Prämie gezahlt und der Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt wird.“ Unter Punkt 2.1.2 heißt es weiter: „Staatliche Garantien bieten den Vorteil, dass das Risiko, auf das sich die Garantie bezieht, vom Staat getragen wird. Diese Risikoträgerfunktion sollte normalerweise durch eine angemessene Prämie vergütet werden. Verzichtet der Staat auf eine solche Prämie, so ist dies ein Vorteil für das Unternehmen und ein Entzug von Ressourcen des Staates. Selbst wenn im Rahmen einer Garantie keinerlei Zahlungen des Staates erfolgen, kann also trotzdem eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 vorliegen. Die Beihilfe wird bei Übernahme der Garantie gewährt und nicht erst dann, wenn die Garantie in Anspruch genommen wird oder aufgrund der Garantie Zahlungen erfolgen.“ Unter Punkt 2.1.3 gibt die Kommission an, dass sie: „Als Beihilfe in Form einer Garantie…. auch die günstigeren Finanzierungsbedingungen für Unternehmen [betrachtet], deren Rechtsform [i.)] einen Konkurs oder andere Zahlungsunfähigkeitsverfahren ausschließt oder dem Unternehmen eine [ii.)] ausdrückliche staatliche Garantie oder [iii.)] Verlustübernahme durch den Staat verschafft.“

[3] Handelt es sich um Märkte mit freiem Wettbewerb, kann es sich per definitionem nicht um de facto oder de jure dem Wettbewerb entzogene Märkte handeln, innerhalb deren der Staat gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge erteilen könnte, bei denen ein Unternehmen in bestimmten Fällen einen finanziellen Ausgleich vom Staat erhalten kann.

6.3. **Vereinbarkeit**

6.3.1. *Gliederung der Analyse*

(167) Zunächst wird geprüft, inwieweit die Gewährung der 2001 genehmigten Beihilfe von 503 Mio. € unzulässig gehandhabt wurde, und ob festgestellt werden kann, dass die rechtswidrige zusätzliche Zahlung von 41 Mio. € mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist.

(168) In einem zweiten Schritt sollen die Elemente der Entscheidung aus dem Jahr 2001 herausgestellt werden, bei denen die Auflagen eingehalten wurden. Auf dieser Grundlage wird erneut geprüft, ob Sernam zu Umstrukturierungsbeihilfen berechtigt ist und wie es um die Kapazitäten zur Wiedererlangung der Rentabilität steht.

(169) Danach werden die Maßnahmen angeführt, die die Kommission zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sowie im Hinblick darauf zu ergreifen plant, dass der in dieser Entscheidung genehmigte Beihilfebetrag auf das notwendige Minimum beschränkt bleibt.

6.3.2. *Unzulässige Gewährung der mit der Entscheidung „Sernam 1" genehmigten Beihilfe*

(170) Die Kommission kann das Argument der französischen Behörden nicht akzeptieren, wonach die Auflösung der ersten Vereinbarung zwischen SNCF und Geodis vom 21. April 2000 weder Geodis noch der SNCF oder den französischen Behörden anzulasten sei, da die Entscheidung „Sernam 1" nicht vor dem 30. Juni 2001 endgültig gewesen sei (Frist für die Verlängerung der Vereinbarung SNCF-Geodis).

(171) Die Entscheidung „Sernam 1" wurde den französischen Behörden am 23. Mai 2001 notifiziert, d. h. einen Monat vor Ablauf der Frist für die Verlängerung der Vereinbarung SNCF-Geodis ([1]).

(172) In Artikel 254 Absatz 3 des Vertrags heißt es jedoch: „ … die Entscheidungen werden denjenigen, für die sie bestimmt sind, [von der Kommission] bekannt gegeben und werden durch diese Bekanntgabe wirksam." Ferner gilt gemäß Artikel 242 EG-Vertrag: „Klagen bei dem Gerichtshof haben keine aufschiebende Wirkung. Der Gerichtshof kann jedoch, wenn er dies den Umständen nach für nötig hält, die Durchführung der angefochtenen Handlung aussetzen."

(173) Auf dieser Grundlage war die Frankreich am 23. Mai 2001 notifizierte Entscheidung ab diesem Datum wirksam und anwendbar. Daher hatte Frankreich die Wahl,

— entweder die Entscheidung vom 23. Mai 2001 vollständig (und unverzüglich) anzuwenden, um die genehmigte Beihilfe auszahlen zu können. In diesem Fall hätte die Vereinbarung zwischen SNCF und Geodis umgesetzt werden müssen, denn es war noch Zeit dafür,

— oder die am 23. Mai 2001 genehmigte Beihilfe nicht auszuzahlen und gegebenenfalls die neuen Bedingungen für eine Beihilfevergabe zu notifizieren.

(174) Frankreich hat weder das eine noch das andere getan. Frankreich hat vielmehr mit der Zahlung der Beihilfe begonnen, die Entscheidung „Sernam 1" (und damit die Vereinbarung) nicht ordnungsgemäß umgesetzt und die Änderungen bei den Voraussetzungen für die Gewährung der Beihilfe entgegen der Entscheidung „Sernam 1" und Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag nicht mitgeteilt.

(175) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die Nichtanwendung der Entscheidung „Sernam 1", und daher auch die Nichtanwendung der Vereinbarung zwischen SNCF und Geodis, sowie die illegale Zahlung eines Teils der Beihilfe unter Voraussetzungen, denen die Kommission nicht zugestimmt hatte, Frankreich als dem Adressaten dieser Entscheidung zuzurechnen ist.

(176) Aufgrund der Nichtanwendung der genannten Vereinbarung durch die französischen Behörden wurde die Entscheidung „Sernam 1" in folgender Hinsicht nicht ordnungsgemäß umgesetzt:

— erste (verlängerte) Vereinbarung: Geodis hat nur 15 % der Sernam-Anteile (anstatt 60 %) übernommen. In der Folge übernahm auch Cogip 15 % der Sernam-Anteile,

— Abschluss einer zweiten Vereinbarung zwischen SNCF und Geodis/Cogip ([2]), deren Unwirksamkeit gegenüber der Kommission zur Anwendung der Klauseln über die Auflösung des Vertrags zwischen SNCF und Geodis/Cogip führte. Daher wurden die 15 % an Sernam-Anteilen, die Geodis und Cogip jeweils erworben hatten, an die SNCF zurückgegeben, die damit erneut zu 100 % Eigentümerin von Sernam ist,

— Umwandlung von Sernam in eine Kommanditgesellschaft (SCS), damit Geodis die unbegrenzte Haftung für die Schulden von Sernam übernimmt, Hierzu kommt die Verlagerung des Risikos, das Geodis tragen sollte, auf die SNCF im Zusammenhang mit i) dem Betrag der für die Sanierung von Sernam erforderlichen Investitionen, ii) der Verringerung der Betriebskosten von Sernam und iii) der beträchtlichen Abwanderung der Kundschaft während dieser Zeit finanzieller Unsicherheit,

— 67 Mio. €, die von Geodis nicht gezahlt wurden,

— Auszahlung eines Teils des in der Entscheidung „Sernam 1" genehmigten Beihilfebetrags, obwohl die Voraussetzungen für die Entscheidung nicht mehr gegeben waren,

([1]) Die genannte Vereinbarung war somit noch in Kraft und hätte von den französischen Behörden angewendet werden müssen (auch wenn Geodis zu diesem Zeitpunkt bereits einige finanzielle Schwierigkeiten zu verzeichnen hatte).

([2]) Es handelte sich hierbei um die zweite Vereinbarung zwischen SNCF und Geodis, jedoch selbstverständlich um die erste Vereinbarung zwischen SNCF und Cogip.

— zusätzliche Beihilfezahlung in Höhe von 41 Mio. €, im Wesentlichen zurückzuführen auf den verzögerten Zusammenschluss Sernam/Geodis, von der die französischen Behörden die Kommission erst anlässlich ihres Jahresberichtes vom 17. Juni 2002 in Kenntnis gesetzt haben. Ein solcher Zusatzbetrag hätte jedoch Gegenstand einer erneuten vollständigen Notifizierung des Dossiers sein müssen,

— Verlängerung des Umstrukturierungsplans, dessen Umsetzung ursprünglich für den Zeitraum 1999-2004 vorgesehen war, der jetzt jedoch 2005-2006 abgeschlossen sein soll (dann soll Sernam die Rentabilitätsgrenze wieder erreicht haben), d. h. zwei Jahre später als vorgesehen,

(177) In den Leitlinien [1] heißt es: „Das Unternehmen muss den der Kommission vorgelegten und von ihr genehmigten Umstrukturierungsplan vollständig durchführen und alle in der diesbezüglichen Entscheidung der Kommission niedergelegten Auflagen erfüllen. Die Nichteinhaltung des Plans oder der Auflagen betrachtet die Kommission als missbräuchliche Verwendung der Beihilfe."

(178) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Entscheidung „Sernam 1" vom 23. Mai 2001 im Zusammenhang mit den genannten Punkten nicht entsprochen wurde. Sie bestätigt ferner, dass dies eine missbräuchliche Verwendung der Beihilfe gemäß Artikel 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 und Punkt 43 der Leitlinien darstellt.

(179) Daraus folgt, dass die von der SNCF zusätzlich an Sernam gezahlte Beihilfe in Höhe von 41 Mio. €, die sich unmittelbar aus dieser missbräuchlichen Verwendung ergibt (sie wurde aufgrund des verzögerten Zusammenschlusses Sernam/Geodis gezahlt), als unvereinbar mit dem EG-Vertrag zu erklären und vorschriftsgemäß (mit Zinsen) zurückzuzahlen ist.

6.3.3. *Aspekte, bei denen eine Übereinstimmung mit der Entscheidung „Sernam 1" festzustellen ist:*

(180) Die Kommission stellt jedoch fest, dass die französischen Behörden mehrere ihrer Ziele in Übereinstimmung mit der Entscheidung „Sernam 1" erreicht haben. Sie haben die Verträge zwischen SNCF und Sernam für den Wettbewerb geöffnet.

(181) Ferner hat Frankreich der Entscheidung „Sernam 1" in folgenden Punkten entsprochen: Anzahl der Schließungen von Sernam-Sortierstellen und deren Neuorganisation, Fortbildung der Beschäftigten, Entwicklung beim Personalabbau, schrittweise Einführung eines neuen Beförderungsplans, Umstellung der Informatiksysteme auf diejenigen von Geodis, Rückgang des Umsatzes um 18 % zwischen 2000 und 2005. Ferner gilt dies für die Tatsache, dass die 67 Mio. €, die Geodis Sernam nicht zur Verfügung stellt, nicht stattdessen vom Staat gezahlt wurden, und für die Entwicklung der Tätigkeiten der Sernam von den herkömmlichen Paketdiensten hin zu Expresskurierdiensten und insbesondere zu einem neuartigen, auf die Bahn gestützten Dienst, bei dem die neuen Expressdienste und der TBE („Train bloc express") kombiniert werden und der in einem neuen Marktsegment angesiedelt ist, dessen Potenzial noch nicht ausgeschöpft ist.

(182) In den Leitlinien nennt die Kommission ferner unter Punkt 3.2.4. die Bedingungen für die Änderung eines Umstrukturierungsplans.

(183) Im Rahmen des vorliegenden Dossiers stellt die Kommission Folgendes fest:

— Abgesehen vom Verkauf der Sernam — der (noch) nicht stattgefunden hat — wird der ursprünglich vorgesehene Umstrukturierungsplan inhaltlich und im Einklang mit diesem Plan weiter umgesetzt. Es handelt sich im Wesentlichen um die Überarbeitung des Beförderungsplans, die Neuorganisation und die Verringerung der Anzahl der Standorte, die Reduzierung des Umsatzes und den Personalabbau, wie sie im ursprünglichen Plan vorgesehen waren (hierbei geht man sogar über die in der Entscheidung „Sernam 1" vorgesehenen Reduzierungen hinaus), sowie die Neuausrichtung der Tätigkeiten auf ein innovatives Entwicklungskonzept (TBE),

— die vor dem 23. Mai 2001 festgestellten Schwierigkeiten des Unternehmens sind heute selbstverständlich die gleichen,

— das Ziel der Umstrukturierung, die Rentabilität des Unternehmens, ist ebenfalls gleich geblieben,

— der ursprünglich festgelegte Umstrukturierungszeitraum verzögert sich nur um ein bis zwei Jahre,

— angesichts der Einleitung eines Verfahrens überprüft die Kommission die Gesamtsituation des Jahres 2001 unter Einbeziehung der Aktualisierung 2003/2004.

(184) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die im Rahmen dieser Entscheidung geprüfte Beihilfe die Kriterien des Punktes 3.2.4 der genannten Leitlinien erfüllt. Somit handelt es sich bei dieser Beihilfe nicht um eine neue Umstrukturierungsbeihilfe und der Grundsatz der „einmaligen Beihilfe" kommt hier nicht zum Tragen.

6.3.4. *Berechtigung zur Umstrukturierungsbeihilfe*

(185) Die Kommission bestätigt die Elemente der Entscheidung „Sernam 1", die die Beihilfefähigkeit von Sernam im Zusammenhang mit der Umstrukturierungsbeihilfe betreffen. Diese wurden im Übrigen in dem Beschluss zur Eröffnung des Verfahrens C 32/03 nicht in Frage gestellt. Die Entscheidung „Sernam 1" enthält in den Punkten 82 bis 87 Überlegungen zu den Begriffen „Unternehmen in Schwierigkeiten", „neugegründetes Unternehmen" und „einmalige Beihilfe".

[1] Punkt 43.

(186) Auch wenn Sernam später wieder von einer SCS in eine SA umgewandelt wurde und die Privatisierung des Unternehmens kein entscheidendes Element des Dossiers mehr ist, ändert die Kommission ihren Standpunkt im Zusammenhang mit der Beihilfefähigkeit nicht. Dies vor allem deshalb, weil die vor dem 23. Mai 2001 festgestellten Schwierigkeiten des Unternehmens heute selbstverständlich die gleichen sind und unverändert das Ziel der Umstrukturierung angestrebt wird.

6.3.5. *Wiederherstellung der Rentabilität*

(187) Auch wenn die Privatisierung der Sernam nicht stattgefunden hat, wie in der Entscheidung „Sernam 1" vorgesehen, hat Sernam doch fortlaufend zahlreiche Elemente des ursprünglichen Umstrukturierungsplans umgesetzt und gleichzeitig neue Elemente eingeführt, die anzeigen, dass echte Veränderungen stattfinden und das Unternehmen letztendlich wieder rentabel werden kann.

(188) Neuorganisation der Standorte: Die Neuorganisation der Betriebsstandorte ist ein Schlüsselaspekt für die Wiederherstellung der Rentabilität eines Unternehmens wie Sernam. Die oben wiedergegebenen, von den französischen Behörden angeführten Punkte im Zusammenhang mit Konzeption, geografischer Ansiedlung und zu großer Zahl der Standorte beinhalten eine Rationalisierung, die im Hinblick auf eine größere Effizienz künftiger Tätigkeiten und eine Senkung ihrer Kosten wesentlich ist.

(189) Personalabbau: Ferner ist die Verringerung der Beschäftigtenzahl in der Tat beträchtlich (von 5 050 im Jahr 1999 auf […] im Jahr 2005), was zu bedeutenden Einsparungen führen und Sernam die notwendige Flexibilität ermöglichen dürfte, seine innovatorischen Ziele umzusetzen.

(190) Datenverarbeitung: Mit Unterstützung durch Geodis hat Sernam zur Optimierung ihrer künftigen Tätigkeiten ihr Informatiksystem auf zwei neue Management-Anwenderprogramme umgestellt („Aanael" und „Alizée 2000").

(191) Die „Xpress"-Dienste: Diese neue Palette von Expressdiensten stützt sich auf eine „Diensttypologie" (Beförderung nach mehreren Kategorien), mit den Vorteilen des Expressdienstes. Sernam hat sich somit ein modernes Betriebskonzept zu eigen gemacht, wie es von Experten für eine rentable Unternehmensführung in einem wachstumsträchtigen Markt propagiert wird.

(192) Der TBE: Ferner hat die Neuausrichtung auf die Expressdienste mit Qualitätszertifikat es Sernam ermöglicht, den neuen Straßentransportplan dem äußerst innovativen Konzept des TBE zu anzupassen. Mit der Kombination „Expressdienste plus TBE" realisiert Sernam heute einen Umsatz von […] Mio. € (von […] Mio. € im Sammelgutverkehr). Außerdem entspricht diese Kombination — TBE-Konzept und neue Expressdienste — offensichtlich ganz den Methoden, die die genannten Sachverständigen im Hinblick auf eine Steigerung der Attraktivität der Bahn anraten. Da der TBE auf Strecken ab 400 km rentabel ist und seine Geschwindigkeit in jedem Fall über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Straße liegt, dürfte der TBE auf langen Strecken gegenüber dem Transport per Lkw unbedingt konkurrenzfähig sein, auch wenn mindestens zwei Unterbrechungen zum Be-/Entladen erforderlich sein dürften [1]. Die Wettbewerbsfähigkeit des TBE dürfte sich noch erhöhen, sollte die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße für kleine und mittlere Lkw noch weiter herabgesetzt werden.

(193) Der — nach Angaben der französischen Behörden gesicherte — Erfolg des TBE zeigt, dass dieses Konzept einem echten Bedarf auf dem französischen Markt entspricht.

(194) Dieses Interesse ist ein weiteres Anzeichen dafür, dass die von Sernam eingeleitete Diversifizierung mit dem Ziel einer allmählichen Spezialisierung in Expressdiensten per TBE in der Tat wirtschaftlich sinnvoll sein kann. Die Tendenz zur Regionalisierung der Paket- und Expresskurierdienste in Frankreich könnte das Interesse am TBE erklären, der naturgemäß nur auf langen Strecken eingesetzt wird. Ferner ist zu vermerken, dass die von der Kommission initiierte Öffnung des Eisenbahnverkehrsmarktes letztendlich Sernam die Möglichkeit geben dürfte, auf einem neuen Segment des internationalen Marktes tätig zu werden. Sollte dies — auf nationaler oder internationaler Ebene — der Fall sein, muss Sernam gemäß den durch diese Entscheidung auferlegten Bedingungen eine oder mehrere Partnerschaften mit Unternehmen schließen, um seine Ziele zu verwirklichen.

(195) Rentabilität der Sernam insgesamt: Sernam konnte durch eigene Umstrukturierungsanstrengungen den geplanten Umstrukturierungsbeitrag von Geodis in Höhe von 67 Mio. € fast völlig überflüssig machen. Dies zeigt, dass Sernam in der Lage war, einen wichtigen Teil der geplanten Neuorganisation selbständig vorzunehmen, was dem Unternehmen bei der künftigen Verwaltung des BUV von großem Nutzen sein wird.

(196) Ferner erscheinen die Erwartungen des Geschäftsplans im Hinblick auf das Ergebnis der Sernam angesichts der außerdem durchgeführten Rationalisierungen — insbesondere bezüglich Standorte (Anzahl, Ansiedlung und Konzeption), Personal, Tätigkeiten, BUV — und der von Sernam entwickelten und umgesetzten innovativen Konzepte (Palette der Expressdienste, TBE) plausibel. Ein weiterer Faktor in diesem Zusammenhang sind die von Sernam geplanten Partnerschaften mit Industrieunternehmen (eine Bedingung für die vorliegende Entscheidung), um ihre Tätigkeiten im Bahnbereich zu erweitern (TBE), und dies nicht nur auf dem französischen Expressdienstmarkt, sondern auch auf internationaler Ebene. Der internationale Expressdienstmarkt hat in den letzten Jahren einen enormen Aufschwung erlebt, und die Zukunftsaussichten sind weiterhin vielversprechend.

[1] Ein erster Halt, um die Güter von Lkw auf den TBE umzuladen (Abfahrt), eine weitere Unterbrechung bei der Ankunft des TBE, um die Güter wieder auf Lkw umzuladen.

(197) Die Kommission ist der Ansicht, dass Sernam seine Umstrukturierung auch ohne die oben genannte zusätzliche Beihilfe von 41 Mio. € in der vorgegebenen Zeit erfolgreich zu Ende bringen kann. Obwohl Sernam nur über einen Teil der in der Entscheidung Sernam 1 genehmigten Beihilfen verfügt, ist das Ergebnis für das Jahr 2003 bereits etwas besser als erwartet (-85 Mio. € vor Steuern an Stelle der erwarteten -87 Mio. €). Etwa 2005-2006 dürfte — wie im Geschäftsplan der Sernam vorgesehen — das Ergebnis ausgeglichen sein.

(198) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass Sernam innerhalb einer angemessenen Frist wieder dauerhaft rentabel werden kann, wie es auch die französischen Behörden angekündigt haben.

6.3.6. *Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen — Kapazitätsverringerung*

(199) Gemäß den französischen Behörden hat Sernam seine Kapazitäten bereits beträchtlich abgebaut und plant bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums 2005-2006 weitere Verringerungen bei Standorten, Personal und Umsatz, die über die in der Entscheidung „Sernam 1" vorgesehenen hinausgehen. Außerdem nimmt Sernam eine Umstellung vom Sammelgutverkehr/herkömmlichen Paketdienst auf Expressdienste sowie vom Straßentransport auf das neue Konzept der Bahnbeförderung, den TBE, vor. Das TBE-Konzept wird für ein neues, keine Überkapazitäten aufweisendes Marktsegment entwickelt, das sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene ausbaufähig ist. Die französischen Behörden haben somit einer Reihe von Kriterien der Entscheidung „Sernam 1" entsprochen.

6.3.7. *Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen – spezifische Gegenleistungen*

(200) Die Kommission weist darauf hin, dass

— Maßnahmen getroffen werden müssen, um nachteilige Auswirkungen der Beihilfe für die Konkurrenz nach Möglichkeit abzumildern,

— die Begrenzung oder erzwungene Reduzierung der Präsenz auf dem Markt oder den Märkten, auf denen das Unternehmen tätig ist, eine Gegenleistung zugunsten der Konkurrenz darstellt,

— die Gegenleistungen je nachdem, ob das Unternehmen auf einem Markt mit Überkapazitäten tätig ist oder nicht, in verschiedener Form erbracht werden können.

(201) Die Kommission verweist ferner auf Folgendes:

(202) Betroffene Märkte: Die Kommission stellt fest, dass die wichtigsten Märkte, auf denen Sernam tätig ist, die französischen Märkte für Sammelgutverkehr/herkömmliche Paketdienste und Expresskurierdienste sind. Der Transport auf der Straße und auf der Schiene ist wesentlicher Bestandteil dieser Märkte.

(203) Beförderung mit der Bahn (TBE-Konzept): Im Übrigen haben die französischen Behörden im Hinblick auf die Entwicklung des Sammelgutverkehrs und des Expressdienstes mit der Bahn (TBE-Konzept) gegenüber der Kommission bestätigt, dass Sernam beim TBE nicht über ein Monopol verfügt, denn jedes Unternehmen könne bei Fret SNCF den gleichen Dienst beantragen. Bisher habe jedoch noch kein Konkurrent der Sernam dies bei Fret SNCF ausdrücklich beantragt. Fret SNCF habe im Übrigen bestätigt, dass es bereit sei, allen Unternehmen, die dies beantragten, den gleichen Dienst zu den gleichen Bedingungen zu gewähren. Ferner habe Sernam seinerseits positiv auf die Bitte eines Unternehmens um technische Zusammenarbeit reagiert, das den Nutzen und die Effizienz des TBE ermitteln wollte.

(204) Der von Sernam praktizierte Sammelgutverkehr auf der Schiene (TBE) sowie die neue Palette der Expressdienste stellen einen neuen, ausbaufähigen Markt dar, der keine strukturellen Überkapazitäten aufweist. Wenn man weiter berücksichtigt, dass entsprechende Garantien von seiten der französischen Behörden vorliegen, die ein Monopol der Sernam auf diesem Markt ausschließen, ist die Kommission der Ansicht, dass Sernam für die Beihilfe in diesem Marktsegment keine Gegenleistungen erbringen muss, sondern seine Entwicklung fortsetzen kann.

(205) Straßentransport: Beim Straßentransport ist jedoch in ganz Europa und somit auch in Frankreich eine strukturelle Überkapazität festzustellen. Außerdem wird der französische Markt für den herkömmlichen Sammelgutverkehr als stagnierend eingestuft, während der Standardpaketversand („parcels") zurückgeht.

(206) Die betroffenen Parteien geben an, dass die Marktlage in Frankreich aufgrund von Unternehmensschließungen, die zahlreicher als im vergangenen Jahr gewesen seien, besonders schwierig sei. Außerdem gebe es eine starke Preiskonkurrenz, die insbesondere von Sernam betrieben werde.

(207) Sammelgutverkehr und Expressdienste: Sernam ist ein wichtiger Akteur auf dem Markt für Sammelgutverkehr, herkömmliche Paketdienste und insbesondere Expressdienste in Frankreich und liegt mit seinem beträchtlichen Marktanteil vor zahlreichen anderen Akteuren dieses Marktes.

(208) Missbräuchliche Anwendung von Beihilfen: Angesichts der weiter oben festgestellten missbräuchlichen Anwendung einer Beihilfe und der Verlängerung des Umstrukturierungsplans ist die Kommission der Ansicht, dass Sernam eine Gegenleistung in Form eines dauerhaften Rückzugs aus Marktsegmenten erbringen muss, die insgesamt überkapazitär sind, um so die Genehmigung eines Teils der hier behandelten Beihilfe zu rechtfertigen.

(209) Die Gewährung staatlicher Beihilfen in Märkten mit strukturellen Überkapazitäten oder schrumpfenden Märkten hätte unmittelbar zur Folge, dass ein Unternehmen, das normalerweise seine Tätigkeit aufgrund zugegebener Schwierigkeiten hätte einstellen müssen, stark umkämpfte Marktanteile anstelle von wirtschaftlich gesunden Konkurrenzunternehmen unter künstlichen Bedingungen übernehmen kann. Daher ist zu vermeiden, dass die Beihilfe unerwünschterweise dazu führt, wirtschaftlich gesunde Unternehmen von einem umkämpften Markt zu verdrängen, zugunsten von Unternehmen, die aus eigener Kraft nicht bestehen können.

(210) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass Sernam sich auf Dauer von ihren Aktivitäten in Marktsegmenten mit Überkapazität zurückziehen muss, in diesem Fall aus dem Segment Sammelgutverkehr/herkömmliche Paketdienste per Straßentransport.

(211) Sernam hat zwar bereits Schritte in diese Richtung unternommen, die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass diese nicht ausreichen und dauerhaft fortgesetzt werden müssen. Daher hält die Kommission Auflagen für erforderlich, die i) Sernam die weitere Entwicklung in Richtung einer innovativen Diversifizierung in einem neuen Marktsegment ermöglichen, das ausbaufähig ist (d. h. keine Überkapazitäten aufweist), und ii) es in den Marktsegmenten, die Überkapazitäten aufweisen, stagnieren oder schrumpfen, möglich machen, dass die bisher von Sernam geleisteten Dienste von anderen Unternehmen erbracht werden (womit die Marktanteile frei werden, die Sernam bisher in diesen Segmenten innehatte). Diese Bedingungen sind die folgenden:

— Sernam darf nur die Beförderung von Paketen mit der Bahn (TBE) weiter ausbauen. In diesem Zusammenhang garantiert die SNCF allen anderen Unternehmen, die dies beantragen, beim Ausbau von Frachtdiensten per Bahn (TBE) die gleichen Bedingungen, die Sernam erhalten hat.

— Sernam seinerseits muss in den nächsten zwei Jahren (ab dem Datum der Notifizierung dieser Entscheidung) ihre eigenen Straßentransportmittel und -dienste vollständig durch Straßentransportmittel und -dienste eines oder mehrerer Unternehmen ersetzen, die nicht mehrheitlich der SNCF gehören.

— Mit eigenen Straßentransportmitteln und -diensten der Sernam sind sämtliche Straßenfahrzeuge gemeint, die Eigentum des Unternehmens Sernam sind bzw. über die Sernam einen Leasing- oder Mietvertrag abgeschlossen hat.

— Die Unternehmen, die die Straßentransporttätigkeiten der Sernam übernehmen sollen, müssen die gesamte Beförderungsleistung mit ihren eigenen Mitteln erbringen.

(212) Die Verpflichtung zur Abgabe dieser Tätigkeiten wird sicherlich eine Herausforderung für Sernam sein. […] Mio. € des Sernam-Umsatzes stammen aus dem Straßentransport (Gesamtumsatz: 414 Mio. €, Sammelgutverkehr: […] Mio. €). Die Aufgabe der Straßen–transporttätigkeiten dürfte vor allem aus folgenden Gründen ohne Beeinträchtigung der Rentabilität des Unternehmens durchführbar sein:

— Sernam wird rasch eine oder mehrere Partnerschaften mit Unternehmen schließen müssen, um die Beförderung von Paketen mit Straßenfahrzeugen bis/ab Abfahrt und Ankunft des TBE — ihres Bahndienstes — zu ersetzen. Da die Unternehmenspartnerschaften und die Aufgabe des Straßentransports durch Sernam in jedem Fall vorgesehen und von den französischen Behörden angekündigt worden waren, stellt diese Auflage nur die Umsetzung dieser Absichten sicher.

— Da die Umstrukturierung der Sernam sich auf die Kombination der neuen Palette der Expressdienste mit dem neuen Konzept für den Bahntransport (TBE) stützt, bei der begründeterweise mit einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung gerechnet werden kann, dürfte Sernam seinen Platz in einem neuen, noch ausbaufähigen Marktsegment finden.

(213) Ferner haben die französischen Behörden auf Drängen der Kommission, die darauf bestand, eine Monopolstellung von Sernam im Bereich des Expressfrachtdienstes mit der Bahn unmöglich zu machen, schriftlich bestätigt [1], dass eventuell an der Bereitstellung von Paketdiensten mit der Bahn interessierten anderen Unternehmen die gleichen Bedingungen wie Sernam gewährt würden. Daher ist nach Ansicht der Kommission jede Gefahr einer Monopolstellung de facto oder de jure ausgeschlossen. Es bleiben ausschließlich die Zugangshemmnisse auf diesem Markt [2].

(214) Ferner fügt sich die Entwicklung des TBE nahtlos in die verkehrspolitische Linie der Kommission ein, die die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene fördert. In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Ansicht, dass ein Unternehmen, dass eine Diversifizierung dahin gehend vornimmt, dass der Transport umfangreicher Gütermengen über lange Strecken von der Straße auf die Schiene verlegt wird, die Möglichkeit erhalten sollte, dies zu realisieren, sofern es sich konkret von Marktsegmenten mit Überkapazitäten zurückzieht.

(215) Daher ist nach Ansicht der Kommission das folgende Ziel erreicht

— Umstrukturierung von Sernam

— in einer Weise, die die dauerhafte Rentabilität des Unternehmens sicherstellt,

[1] Schreiben der französischen Behörden vom 14. April 2004

[2] Diese dürften a priori vor allem das Know-how zur Leistung des entsprechenden Dienstes und die Einrichtung bedarfsgerechter Wagen betreffen, da – zumindest im Fall von Sernam – der Bahntransport selbst von der SNCF durchgeführt wird.

— durch die Umstellung von Straßentransporttätigkeiten auf Expressdienste per Bahn und Abgabe des Straßentransports an andere, von der SNCF unabhängige Unternehmen,

— derart, dass der Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise verändert wird, erreicht.

(216) Die Kommission berücksichtigt die Absicht der französischen Behörden, das Unternehmen Sernam als Ganzes (Aktiva und Passiva) bis zum […] zu verkaufen. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass der Käufer — sofern die Transaktion zum Marktpreis durchgeführt wird (entweder im Rahmen eines transparenten und für alle Konkurrenten offenen Verfahrens oder nach Prüfung durch einen unabhängigen Experten) und keine rechtliche Verbindung mit der SNCF vorliegt — den als unvereinbar mit dem EG-Vertrag erklärten Beihilfebetrag von 41 Mio. € nicht zurückerstatten muss. Gemäß der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes könnte in einem solchen Fall nicht davon ausgegangen werden, dass der Käufer gegenüber den anderen Marktteilnehmern begünstigt wird.

(217) Die Kommission weist ferner darauf hin, dass bei einem Verkauf von Sernam im Ganzen (Aktiva und Passiva), wie er von den französischen Behörden geplant ist, in jedem Fall die Bedingungen dieser Entscheidung einzuhalten sind (Übernahme der Straßentransporttätigkeit der Sernam durch andere Unternehmen, Diversifizierung der Aktivitäten hin zum Frachtdienst mit der Bahn). Sollte Sernam jedoch seine Aktiva im Ganzen verkaufen, weist die Kommission darauf hin, dass die beiden genannten Bedingungen im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Unternehmens nicht gelten, da Sernam nicht mehr in ihrer derzeitigen Rechtsform aktiv wäre und ihre Marktanteile an den unabhängigen Käufer abgegeben hätte, der de facto seine Tätigkeiten mit den Aktiva von Sernam fortsetzen könnte.

6.3.8. *Auf das Minimum begrenzte Beihilfe*

(218) Wie oben erläutert ergibt, sich die Notwendigkeit einer zusätzlichen Beihilfezahlung in Höhe von 41 Mio. € im Wesentlichen aus der Nichteinhaltung der Entscheidung „Sernam 1" durch die französischen Behörden. Eine solche zusätzliche Beihilfezahlung ist bei einem Unternehmen, das im Wesentlichen noch in Marktsegmenten mit strukturellen Überkapazitäten bzw. stagnierenden oder schrumpfenden Segmenten tätig ist, nicht gerechtfertigt. Ferner darf Sernam nicht über überschüssige Liquiditäten verfügen, die das Unternehmen für Aktivitäten verwenden könnte, die Marktverzerrungen hervorrufen könnten und nicht mit der Umstrukturierung zusammenhängen, insbesondere in Bezug auf die Preise. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass eine Beihilfe in Höhe von 41 Mio. € zusätzlich zu der ursprünglich notifizierten und in der Entscheidung „Sernam 1" genehmigten Gesamtsumme von 503 Mio. € nicht gerechtfertigt ist.

(219) Im Übrigen kann eine Beihilfe in Höhe von 67 Mio. € als Ersatz für den ursprünglich vorgesehenen Beitrag von Geodis zur Umstrukturierung der Sernam (67 Mio. €) ausgeschlossen werden, denn dieser Beitrag ist nicht mehr erforderlich. Der Mittelbedarf von 67 Mio. €, den Geodis über einen Kredit hätte decken sollen, wurde durch die Reduzierung der Kundenkredite von Sernam finanziert. Um diese 67 Mio. € zu mobilisieren, hätte Sernam seine Forderungen gegenüber Kunden in Form von Skonti oder Wertpapieren an ein Finanzinstitut abgeben können, um die erforderlichen Mittel zu erhalten. Sernam hat sogar eine bessere Lösung gefunden, denn es wurde Basisarbeit geleistet und die Dauer der Kundenkredite wurde verkürzt. So konnte der genannte Betrag mobilisiert und der BUV entsprechend verringert werden. Ein solches Vorgehen ist in der Tat einer externen Finanzierung der oben beschriebenen Art vorzuziehen, denn es dient außerdem der Bilanzbereinigung bei Sernam und schafft größere Sicherheit im Hinblick auf künftige Tätigkeiten (angesichts der kürzeren Dauer der Kundenkredite).

(220) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass Sernam für den fehlenden Beitrag von Geodis (67 Mio. €) gleichwertigen und sogar (im Vergleich zur externen Finanzierung) besseren Ersatz gefunden hat, indem das Unternehmen Ressourcen, die für zu lange Zeiträume als Kundenkredite blockiert waren, mobilisiert hat.

(221) So ist die Intensität der Umstrukturierungsbeihilfe für Sernam im vorliegenden Fall (in der nachstehenden Tabelle „Sernam 2" genannt) auf 81 % zu veranschlagen, gegenüber 87 % beim Dossier „Sernam 1". Dies ist darauf zurückzuführen, dass Sernam den Finanzbedarf in Höhe von 67 Mio. € durch eigene Ressourcen gedeckt hat, die ursprünglich Geodis bereitstellen sollte. Sernam wird den zusätzlichen Finanzbedarf von 41 Mio. € ebenfalls durch eigene Mittel decken müssen — was innerhalb der Möglichkeiten des Unternehmens liegen dürfte — u. a. durch den Verkauf der Straßentransporttätigkeiten und anderer Mittel.

(222) Zu der Summe von 556 Mio. € [1] kommen die Zahlungen der SNCF in Höhe von 34 Mio. € und 21 Mio. € für Verträge zwischen SNCF und Sernam über den Transport von Gepäckstücken, Zeitungen/Zeitschriften und Material während der elf Monate des Geschäftsjahres 2000 der SCS Sernam, die in der Entscheidung „Sernam 1" als mit dem Vertrag vereinbare Beihilfen eingestuft wurden. Da Frankreich sein Versprechen eingehalten hat, die Aufträge über den Transport von Gepäckstücken, Zeitungen/Zeitschriften und Material für die SNCF dem Wettbewerb zu öffnen, kann die Kommission die Einschätzung der Entscheidung „Sernam 1" beibehalten, wonach die für die oben genannten Verträge während der elf Monate des Geschäftsjahres 2000 gezahlten 55 Mio. € im Rahmen der Umstrukturierung der Sernam genehmigt werden können.

[1] Diese setzt sich zusammen aus den von der SNCF für die Umstrukturierung bereitgestellten 448 Mio. €, den von Sernam finanzierten 67 Mio. €, die eigentlich von Geodis aufgebracht werden sollten (Sernam hat diesen Finanzbedarf durch eigene Umstrukturierungsmaßnahmen beseitigt) und den — ebenfalls von Sernam aufzubringenden — 41 Mio. € zusätzlich vorgeschlagener Beihilfen.

(223) **Umstrukturierungskosten**

| Mio. € | Sernam 1 | Änderung | Sernam 2 |
|---|---|---|---|
| Umstrukturierungskosten | 515 | 41 | 556 |
| Insgesamt (1) | 515 | | 556 |

**Finanzierungsquellen**

| Mio. € | Sernam 1 | Änderung | Sernam 2 |
|---|---|---|---|
| Finanzierung der Umstrukturierung durch die SNCF | 448 | | 448 |
| Finanzierung durch Geodis | 67 | - 67 | 0 |
| Finanzierung durch Sernam | | 67 | 67 |
| Sonstige von Sernam bereitzustellende Mittel | | 41 | 41 |
| Insgesamt (2) | 515 | | 556 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Intensität der Umstrukturierungsbeihilfe Sernam 1 in % | 87 | | |
| Intensität der Umstrukturierungsbeihilfe Sernam 2 in % | | | 81 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Beihilfen für Verträge in Mio. € | 55 | | 55 |
| Insgesamt (3) | 55 | | 55 |

| Mio. € | Sernam 1 | | Sernam 2 |
|---|---|---|---|
| Finanzierung der Umstrukturierung durch die SNCF | 448 | | 448 |
| Beihilfen für Verträge in Mio. € | 55 | | 55 |
| Insgesamt (4) Gesamtbetrag der Beihilfe | 503 | | 503 |

6.3.9. *Umsetzung und Erfüllung der Auflagen*

(224) Frankreich muss über den Verlauf der Umstrukturierung und die Einhaltung der Bestimmungen dieser Entscheidung jährlich einen Bericht vorlegen. Der erste Bericht ist jedoch spätestens sechs Monate nach der Notifizierung dieser Entscheidung zu übermitteln.

## 7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

(225) Die Kommission stellt fest, dass Frankreich 503 Mio. € [1] an Beihilfen unter anderen Voraussetzungen gezahlt hat als denen, die in der Entscheidung „Sernam 1" genehmigt worden waren, und widerrechtlich eine zusätzliche Beihilfe von 41 Mio. € gewährt hat.

(226) Die Kommission ist jedoch aufgrund

— der auf ausdrücklichen Wunsch der Kommission von den französischen Behörden gegebenen schriftlichen Zusage, dass Sernam von der SNCF nicht bevorzugt behandelt werde und keine Monopolstellung beim (Express-)Frachtdienst mit der Bahn einnehmen könne,

— der von Sernam eingeleiteten grundlegenden Umstrukturierung (Betriebsstandorte, Beförderungsplan, bereits vorgenommener Kapazitätsabbau sowie wesentliche Neuerungen im Zusammenhang mit der neuen Expressdienstpalette und dem TBE) sowie

— der durch diese Entscheidung auferlegten Bedingungen

der Ansicht, dass die Zahlung des Beihilfebetrags von 503 Mio. € zugunsten der Sernam mit dem EG-Vertrag vereinbar ist, da:

— Sernam innerhalb einer angemessenen Frist wieder zu einem rentablen Unternehmen werden kann,

[1] Dieser Betrag setzt sich zusammen aus der von der SNCF gezahlten eigentliche Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 448 Mio. € und der Unterstützung für die Verträge in Höhe von 55 Mio. € (insgesamt 503 Mio. €).

— der Wettbewerb nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise verfälscht wird und

— die Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt bleibt, da der Gesamtbetrag des mit der Entscheidung „Sernam 1" genehmigten Finanzbedarfs (570 Mio. € [1]) um 67 Mio. € reduziert wird (Nichtzahlung des Beitrags durch Geodis, jedoch Mobilisierung der entsprechenden Ressourcen durch Sernam) und die zusätzlich gezahlte Beihilfe in Höhe von 41 Mio. € mit Zinsen zurückgezahlt werden muss —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Die staatliche Beihilfe in Höhe von 503 Mio. € zugunsten des Unternehmens Sernam, die im Mai 2001 genehmigt wurde, ist unter den Bedingungen der Artikel 3 und 4 mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

(2) Die von Frankreich an das Unternehmen Sernam gezahlte staatliche Beihilfe von 41 Mio. € ist nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

*Artikel 2*

(1) Frankreich hat alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die in Artikel 1 Absatz 2 genannte, widerrechtlich bereits an Sernam gezahlte Beihilfe wieder einzuziehen.

(2) Die Rückforderung der Beihilfe hat unverzüglich im Einklang mit den nationalen Verfahren zu erfolgen, sofern diese die sofortige, tatsächliche Vollstreckung der Entscheidung ermöglichen. Die zurückzufordernde Beihilfe umfasst Zinsen von dem Zeitpunkt an, ab dem die rechtswidrige Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung stand, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung. Die Zinsen werden auf der Grundlage des für die Berechnung des Subventionsäquivalents der Regionalbeihilfen verwendeten Bezugssatzes berechnet.

*Artikel 3*

(1) Vorbehaltlich des Absatzes 2 sind folgende Bedingungen einzuhalten:

a) Sernam darf nur die Beförderung von Paketen mit der Bahn entsprechend dem Konzept des TBE („Train bloc express") weiter ausbauen. In diesem Zusammenhang garantiert die SNCF allen anderen Unternehmen, die dies beantragen, beim Ausbau von Frachtdiensten mit der Bahn (TBE) die gleichen Bedingungen, die Sernam erhalten hat.

b) Sernam seinerseits muss in den nächsten zwei Jahren (ab dem Datum der Notifizierung dieser Entscheidung) ihre eigenen Straßentransportmittel und -dienste vollständig durch Straßentransportmittel und -dienste eines oder mehrerer Unternehmen ersetzen, die rechtlich und wirtschaftlich von der SNCF unabhängig sind und in einem offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Verfahren ausgewählt wurden.

Mit eigenen Straßentransportmitteln und -diensten der Sernam sind sämtliche Straßenfahrzeuge gemeint, die Eigentum des Unternehmens Sernam sind bzw. über die dieses einen Leasing- oder Mietvertrag abgeschlossen hat.

Die Unternehmen, die die Straßentransporttätigkeiten der Sernam übernehmen, müssen die gesamte Beförderungsleistung mit eigenen Mitteln erbringen.

(2) Sollte Sernam bis zum […] seine Aktiva „en bloc" im Rahmen eines transparenten und offenen Verfahrens zum Marktpreis an ein Unternehmen verkaufen, das keine rechtliche Verbindung mit der SNCF hat, gilt Absatz 1 nicht.

*Artikel 4*

Jeder Verkauf von Sernam (zum Teil oder im Ganzen) muss zum Marktpreis und im Rahmen eines transparenten und für alle Konkurrenten offenen Verfahrens stattfinden. In diesem Fall hat Sernam – sofern das Unternehmen weiter besteht – die Beihilfe in Höhe von 41 Mio. € zurückzuerstatten.

*Artikel 5*

Frankreich unterrichtet die Kommission innerhalb von zwei Monaten ab dem Datum der Notifizierung dieser Entscheidung über die Maßnahmen, die es getroffen hat, um der Entscheidung nachzukommen.

*Artikel 6*

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel den 20. Oktober 2004

*Für die Kommission*
Loyola DE PALACIO
*Vizepräsidentin*

[1] Dieser Betrag setzt sich zusammen aus 448 Mio. € (gezahlt von der SNCF), 55 Mio. € für die Verträge und 67 Mio. € (die Geodis hätte bereitstellen sollen).