II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20 Οκτωβρίου 2004

σχετικά με την κρατική ενίσχυση που έθεσε εν μέρει σε εφαρμογή η Γαλλία υπέρ της επιχείρησης «Sernam»

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2004) 3940]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2006/367/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ([1]),

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ ([2]),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα ([3]) και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα αυόλονθα:

([1]) ΕΕ 288 της 9.10.1999, σ. 2.

([2]) ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1 κανονισλός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1).

([3]) ΕΕ L 182 της 1.8.2003, σ. 2.

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της στις 23 Μαΐου 2001 (αριθ. D/288742), η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γαλλία σχετικά με την απόφασή της να επιτρέψει την ενίσχυση για την αναδιάρθρωση της επιχείρησης (στο εξής «απόφαση της 23ης Μαΐου 2001» ή «απόφαση Sernam 1»).

(2) Οι γαλλικές αρχές, με επιστολή τους από 17 Ιουνίου 2002 (η οποία πρωτοκολλήθηκε την ίδια ημέρα με τον αριθμό A/60693), διαβίβασαν την πρώτη ετήσια έκθεσή τους σχετικά με την αναδιάρθρωση της Sernam, καθώς και ένα νέο πρωτόκολλο συμφωνίας μεταξύ της SNCF και της Geodis, επισημαίνοντας ότι οι ενισχύσεις που είχαν εγκριθεί στις 23 Μαΐου 2001 εφαρμόσθηκαν υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους με βάση τους οποίους η Επιτροπή έλαβε την απόφαση της 23ης Μαΐου 2001. Η Γαλλία με επιστολή τους στις 30 Οκτωβρίου 2002 (η οποία πρωτοκολλήθηκε της 31ης Οκτωβρίου 2002 με τον αριθμό A/69194), διαβίβασε πρόσθετες πληροφορίες. Στις 27 Νοεμβρίου 2002, η Επιτροπή απηύθυνε επιστολή στη Γαλλία, στην οποία η εν λόγω χώρα απάντησε με επιστολή της από 30 Ιανουαρίου 2003 (πρωτοκολλήθηκε στις 31 Ιανουαρίου 2003 με αριθμό A/12246). Μεταξύ των γαλλικών αρχών και των υπηρεσιών της Επιτροπής πραγματοποιήθηκαν συσκέψεις στις 29 Αυγούστου 2002, στις 25 Φεβρουαρίου 2003 και στις 22 Μαρτίου 2004. Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν πρόσθετες πληροφορίες, ιδίως στη σύσκεψη της 22ας Μαρτίου 2004 και με επιστολή τους στις 14 Απριλίου 2004.

(3) Η Επιτροπή ανέθεσε σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τη διενέργεια μελέτης της αγοράς, η έκθεση της οποίας υποβλήθηκε στις αρχές Ιουνίου 2004.

(4) Επίσης, με επιστολή στις 8 Ιουλίου 2002 (η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 15 Ιουλίου 2002 με αριθμό A/62493), κατατέθηκε στην Επιτροπή κοινή καταγγελία (από πλείονες καταγγέλλοντες, στο εξής «καταγγέλλοντες») για την υπόθεση Sernam. Μεταξύ των καταγγελλόντων και των υπηρεσιών της Επιτροπής πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις στις 3 Σεπτεμβρίου 2002 και στις 29 Ιανουαρίου 2003. Με επιστολή τους στις 13 Δεκεμβρίου 2002 (η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 17 Δεκεμβρίου 2002 με τον αριθμό A/72603), οι καταγγέλλοντες προειδοποίησαν για πρώτη φορά την Επιτροπή ότι θα καταθέσουν προσφυγή επί παραλείψει εάν δεν λάβει μέτρα, επανέλαβαν δε την προειδοποίηση με επιστολή τους στις 24 Απριλίου 2003 ([1]) και διαβίβασαν συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή, μεταξύ άλλων, με επιστολή τους στις 4 Φεβρουαρίου 2003 ([2]), δύο επιστολές στις 28 Φεβρουαρίου 2003, η μια από τις οποίες εστάλη στις 4 Μαρτίου 2003, ([3]) με επιστολή τους στις 10 Μαρτίου 2003 ([4]) και μια άλλη στις 15 Σεπτεμβρίου 2003 ([5]). Οι καταγγέλλοντες προειδοποίησαν για δεύτερη φορά την Επιτροπή ότι θα καταθέσουν προσφυγή επί παραλείψει με επιστολές τους στις 13 και 18 Φεβρουαρίου 2004 ([6]) και διαβίβασαν και άλλα έγγραφα με επιστολές στους στις 19 Μαΐου ([7]), 10 Ιουνίου και 9 Σεπτεμβρίου. Η Επιτροπή απάντησε, μεταξύ άλλων, με επιστολές της στις 7 Φεβρουαρίου 2003 (απάντηση στην πρώτη προειδοποίηση), στις 25 Φεβρουαρίου, 17, 20 και 21 Μαρτίου και στις 8 Μαΐου 2003 (απάντηση στην επανάληψη της πρώτης προειδοποίησης), και στις 19 Μαρτίου 2004 (απάντηση στη δεύτερη προειδοποίηση).

(5) Με επιστολή της από 30 Απριλίου 2003, η Επιτροπή πληροφόρησε τη Γαλλία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ για τη συγκεκριμένη κρατική ενίσχυση (απόφαση αριθ. C 32/03).

(6) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([8]). Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους για την εν λόγω ενίσχυση.

(7) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις επί του θέματος, τις οποίες διαβίβασε στη Γαλλία με επιστολή της από 26 Σεπτεμβρίου 2003 παρέχοντάς της την ευχέρεια να τις σχολιάσει. Η Επιτροπή έλαβε τα σχόλια της Γαλλίας με την επιστολή της 26ης Νοεμβρίου 2003.

2. **ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ**

Στη συνέχεια ακολουθεί συνοπτική περιγραφή της ενίσχυσης. Περισσότερες πληροφορίες περιέχουν η απόφαση της 23ης Μαΐου 2001 και η απόφαση κίνησης της διαδικασίας τής 30.4.2003.

2.1. **Sernam: η δομή της**

(8) Όπως αναφέρεται στην απόφαση της 23ης Μαΐου 2001, η επιχείρηση Sernam ιδρύθηκε το 1970 ως εσωτερική υπηρεσία της SNCF, η οποία θα συγκέντρωνε όλες τις δραστηριότητες μεταφοράς δεμάτων. Το 1993, η αναδιοργάνωσή της οδήγησε στην ίδρυση της «Sernam Domaine» και της θυγατρικής «Sernam Transport SA». Η «Sernam Domaine» παρέμεινε ως εσωτερική υπηρεσία της SNCF, ενώ η «Sernam Transport SA» διαμορφώθηκε σε 100 % θυγατρική της SNCF, με είκοσι τέσσερις θυγατρικές ([9]) μέσω των οποίων ασκεί δραστηριότητες οδικών μεταφορών.

(9) Το συγκρότημα της Sernam Transport SA και των θυγατρικών της που δημιουργήθηκε το 1993 (στο εξής «όμιλος Sernam Transport») χαρακτηριζόταν κατά το μάλλον ή ήττον από οικονομική ισορροπία. Αντίθετα, τα αποτελέσματα της εσωτερικής υπηρεσίας Sernam Domaine άρχισαν να επιδεινώνονται προοδευτικά από το 1992, το πρόγραμμα εξυγίανσής της όμως τέθηκε σε εφαρμογή μόλις το 1996, εν μέρει εξαιτίας των μεγάλων κοινωνικών εντάσεων στην SNCF. Επειδή, παρόλα αυτά τα αποτελέσματα δεν ήταν ενθαρρυντικά, η SNCF προβληματίσθηκε για τον τρόπο με τον οποίο η Sernam Domaine θα έβγαινε από αυτήν την κατάσταση.

(10) Την 1η Φεβρουαρίου 2000, η Sernam Domaine μετατράπηκε σε 100 % θυγατρική της SNCF και δημιουργήθηκε τότε από την SNCF μια νέα ετερόρρυθμη εταιρία (στο εξής «SCS Sernam»), η οποία διέθετε ανεξάρτητη νομική προσωπικότητα. Η εταιρεία αυτή συγκεντρώνει τα πάγια στοιχεία ενεργητικού της παλαιάς Sernam Domaine και τους τίτλους συμμετοχής της Sernam Transport SA. Έτσι, η Sernam Transport SA, θυγατρική της SNCF, έγινε 100 % θυγατρική της SCS Sernam, και ταυτόχρονα παρέμεινε ανεξάρτητη εταιρεία και εταιρεία holding των είκοσι τεσσάρων θυγατρικών της.

(11) Η αναδιάρθρωση που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης αφορά την SCS Sernam (καίτοι μετατράπηκε σε Α.Ε. μετά το πρωτόκολλο συμφωνίας που υπέγραψαν η SNCF και η Geodis στις 21 Δεκεμβρίου 2001 και παρά την εκ νέου αγορά των μεριδίων 15 % της SCS Sernam που είχαν πωληθεί στην Geodis και στην Cogip αντίστοιχα από την SNCF).

2.2. **Sernam: οι δραστηριότητές της**

(12) Από το 1970 που δημιουργήθηκε, η Sernam ασκεί κυρίως δραστηριότητες μεταφοράς δεμάτων (λιανική μεταφορά) στην αγορά ομαδοποιημένων μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει ουσιαστικά τις υπηρεσίες συνήθων ταχυμεταφορών (επίδοση κανονικά εντός διαστήματος από είκοσι τέσσερις έως σαράντα οκτώ ώρες) και αποστολών express (επίδοση σε χρόνο λιγότερο των είκοσι τεσσάρων ωρών), όπως και, σε μικρότερο βαθμό, στην αγορά ναυλώσεων (μεταφορά εμπορευμάτων από ένα σημείο σε άλλο με ολόκληρα φορτηγά) και διακίνησης εμπορευμάτων (συγκέντρωση, αποθήκευση, προετοιμασία παραγγελιών, ομαδοποίηση).

([1]) Πρωτοκολλήθηκε στις 25 Απριλίου 2003 με τον αριθμό A/18967.
([2]) Πρωτοκολλήθηκε στις 7 Φεβρουαρίου 2003 με τον αριθμό GAB. LdP 490.
([3]) Πρωτοκολλήθηκε στις 5 Μαρτίου 2003 με τον αριθμό A/14685.
([4]) Πρωτοκολλήθηκε στις 11 Μαρτίου 2003 με τον αριθμό GAB Loyola de Palacio 899.
([5]) Πρωτοκολλήθηκε στις 17 Σεπτεμβρίου 2003 με τον αριθμό A/29815.
([6]) Πρωτοκολλήθηκε στη ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών στις 26 Φεβρουαρίου 2004 με τον αριθμό A/14167.
([7]) Πρωτοκολλήθηκε στις 24 Μαΐου 2004 με τον αριθμό A/21123.
([8]) ΕΕ C 182 της 1ης Αυγούστου 2003, σ. 2. Η προθεσμία υποβολής παρατηρήσεων από τους ενδιαφερόμενους έληγε την 1η Σεπτεμβρίου 2003. Κατόπιν αιτήματος μόνον όσων ενδιαφερομένων είχαν υποβάλει σχόλια, η Επιτροπή παραχώρησε επιπλέον προθεσμία μέχρι τις 15 Σεπτεμβρίου 2003.

([9]) Στις 31 Δεκεμβρίου 2000, επρόκειτο για είκοσι τέσσερις θυγατρικές μικρού μεγέθους.

(13) Όπως αναφέρεται στην απόφαση Sernam 1, «ως ομαδοποίηση μπορεί εν γένει να ορισθεί μια δραστηριότητα που συνίσταται στην παράδοση του εμπορεύματος από τον πελάτη αποστολέα, στη συγκέντρωση των εμπορευμάτων σε πρακτορείο αποστολής, στη διοχέτευσή τους έως το πρακτορείο παραλαβής και τέλος στην παράδοσή τους στους παραλήπτες πελάτες. Οι εργασίες ομαδοποίησης είναι αναγκαίες για την καλύτερη χρήση των μεταφορικών μέσων· η επιχείρηση ομαδοποίησης εξασφαλίζει τη μεταφορά συγκεντρωμένων δεμάτων που προέρχονται από διαφόρους αποστολείς και προορίζονται για διαφόρους παραλήπτες. Μολονότι ανήκει στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών, η ομαδοποίηση είναι από μόνη της μια αυτούσια αγορά, η οποία χαρακτηρίζεται τόσο από το μέγεθος των μεταφερόμενων μονάδων (από το απλό δέμα έως τις παρτίδες αρκετών τόνων) όσο και από το γεγονός ότι εξασφαλίζεται η μεταφορά δεμάτων από διαφόρους αποστολείς προς διαφόρους παραλήπτες».

(14) Για όλες αυτές τις δραστηριότητές της, η Sernam χρησιμοποιούσε κυρίως τις οδικές μεταφορές (με φορτηγά). Η συνήθης διοχέτευση δεμάτων σιδηροδρομικώς εγκαταλείφθηκε με την εισαγωγή του νέου σχεδίου μεταφορών που περιλαμβάνει το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης. Έκτοτε, η Sernam έχει αναπτύξει μια νέα ιδέα σιδηροδρομικής διοχέτευσης που ονομάζεται «Train bloc express (κλειστή κατεπείγουσα αμαξοστοιχία)» (στο εξής «TBE»), η οποία καλύπτει σε απόσταση άνω των 400 km το κεντρικό τμήμα διοχέτευσης των ροών των συνήθων ταχυμεταφορών και των αποστολών express, όπου συμπεριλαμβάνεται η μεταφορά αποσκευών πελατών της SNCF και η μεταφορά του τύπου, μεταξύ Παρισιού και Νότιας Γαλλίας.

(15) Το 2000, περίπου το 58 % του συνολικού κύκλου εργασιών ύψους 552 εκατομμυρίων ευρώ, στο εξής «εκατ. ευρώ» αφορούσε τις δραστηριότητες ομαδοποίησης στη Γαλλία (κυρίως τις συνήθεις ταχυμεταφορές και τις αποστολές express, και τις νυκτερινές παραδόσεις). Το 18 % περίπου του κύκλου εργασιών αφορούσε τη ναύλωση, το 10,7 % τις δραστηριότητες διακίνησης εμπορευμάτων, το 6,3 % τη μεταφορά Τύπου και αποσκευών για λογαριασμό της SNCF, το 4 % διάφορες δραστηριότητες όπως η μεταφορά προμηθειών και το 3 % τις διεθνείς δραστηριότητες.

(16) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν επίσης ότι «η κίνηση της SERNAM που εξυπηρετείται απευθείας από τις TBE αντιπροσωπεύει ήδη σήμερα κύκλο εργασιών ύψους […]* εκατ. ευρώ (όταν η ομαδοποίηση έχει κύκλο εργασιών […] εκατ. ευρώ»). Το 2003, ο πραγματικός κύκλος εργασιών της Sernam ήταν 414 εκατ. ευρώ και αναμένεται ότι το 2006 θα αυξηθεί σε 443 εκατ. ευρώ.

(17) Το 2003, η δραστηριότητα οδικής μεταφοράς της Sernam αντιπροσώπευε κύκλο εργασιών […] εκατ. ευρώ. Η δραστηριότητα αυτή καλύπτεται με ποσό […] εκατ. ευρώ απευθείας από την Sernam και με ποσό […] εκατ. ευρώ από τη θυγατρική της Sernam, την Sernam Transport Route, στο εξής «STR». Η Sernam Groupe χρησιμοποιεί […] ελκυστήρες (44t), […] ημιρυμουλκούμενα (24t), […] βαρέα οχήματα (μεταξύ 3,5 t και 12 t) και […] ελαφρά οχήματα (κάτω των 3,5t). Όσον αφορά τα φορτηγά και τους οδηγούς, η Sernam (ως όμιλος) διαθέτει […] φορτηγά και […] μισθωτούς οδηγούς. Επί του συνόλου αυτού, […] φορτηγά και […] οδηγοί προέρχονται από την STR.[…].

2.3. **Το δυναμικό της Sernam στην αγορά (μελέτη του εμπειρογνώμονα)**

(18) Η Επιτροπή ανέθεσε σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, (στο εξής «ο εμπειρογνώμονας»), μελέτη για να προσδιορισθεί το δυναμικό των τμημάτων της αγοράς στα οποία δραστηριοποιείται η Sernam και η θέση της στις αγορές αυτές ([1]).

(19) Ο εμπειρογνώμονας περιγράφει τη Sernam ως τον σημαντικότερο διανομέα αποστολών express στη Γαλλία, μολονότι, κατά την άποψή του, αυτό εξαρτάται από τον προσδιορισμό της αγοράς. Η Sernam δραστηριοποιείται κυρίως στην εγχώρια αγορά της Γαλλίας. Το 2000, η Sernam κατείχε το 7 % της αγοράς ομαδοποίησης και αποστολής δεμάτων (ειδικών παραμέτρων (κόλα)), η Geodis το 12 % και η La Poste το 25 %. Σε ό,τι αφορά τα μερίδια της γαλλικής αγοράς ομαδοποίησης, η La Poste κατείχε το 28,1 %, η Geodis το 15,3 %, η Deutsche Post το 8,7 %, η TNT το 7,9 %, η Mory 6,4 %, η Sernam το 5,2 % ακολουθούμενη από δέκα τρεις άλλες σημαντικές επιχειρήσεις, οι οποίες κατείχαν ποσοστά από 4 έως 0,8 % της αγοράς.

(20) Από άποψη αριθμού εγκαταστάσεων στη Γαλλία (για τη συγκέντρωση δεμάτων, τα τυποποιημένα δέματα και τις αποστολές express), ο εμπειρογνώμονας αναφέρει τη Geodis/Calberson με 204 εγκαταστάσεις, την TNT με 120, την La Poste TAT και τη Geopost DPD με 85, τη Sernam με 57, τον Όμιλο Joyeau (που σήμερα αποτελεί μέρος της Schenker) με 53 και την DPWN με 20 εγκαταστάσεις.

(21) Σύμφωνα με τον εμπειρογνώμονα, η Sernam δραστηριοποιείται κυρίως:

— Στο τμήμα ομαδοποίησης/αποστολών express στη Γαλλία (που συνίσταται στη διαλογή (ομαδοποίηση) και στην οδική και σιδηροδρομική μεταφορά δεμάτων ή και παρτίδων αρκετών τόνων σε χρόνο κανονικά κάτω των είκοσι τεσσάρων ωρών).

— Στο τμήμα ομαδοποίησης/συνήθων ταχυμεταφορών στη Γαλλία (που συνίσταται στη διαλογή (ομαδοποίηση) και στην οδική και σιδηροδρομική μεταφορά δεμάτων ή και παρτίδων αρκετών τόνων κανονικά σε χρόνο μεταξύ είκοσι τεσσάρων ωρών και σαράντα οκτώ ωρών).

— Σε μικρότερο βαθμό στα τμήματα ναύλωσης, διακίνησης εμπορευμάτων και προετοιμασίας παραγγελιών και συγκέντρωσης, καθώς και των διεθνών ταχυμεταφορών.

([1]) *Jacobs Consultancy*: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, Framework contract No.TREN/CC/04-2002, Order No. 2004/001/14 – S07.30053, May 2004.

* Τα μέρη μέσα σε αγγύλες και με αστερίσκο αφορούν θέματα εμπορικού απορρήτου ή εμπιστευτικές πληροφορίες που έχουν αφαιρεθεί.

(22) Στο τμήμα ομαδοποίησης/αποστολών express: Σύμφωνα με τον εμπειρογνώμονα, η αγορά παράδοσης δεμάτων express, σε χρόνο κάτω των είκοσι τεσσάρων ωρών κανονικά, είχε μεγάλη ανάπτυξη στην Ευρώπη και πιο συγκεκριμένα στη Γαλλία τα τελευταία είκοσι χρόνια αλλά η ταχεία εμφάνιση μεταφορικών επιχειρήσεων σε αυτό το τμήμα της αγοράς επέφερε πτώση των τιμών. Στη Γαλλία, πρέπει πάντως να γίνει διαχωρισμός μεταξύ των διεθνών αποστολών express που έχει τεράστια ανάπτυξη τα τελευταία δέκα πέντε χρόνια και των εγχώριων αποστολών express, των οποίων η ανάπτυξη ήταν πολύ μέτρια. Πάντως πιστεύεται ότι θα υπάρξει κάποια ανάπτυξη των εγχώριων αποστολών express στο μέλλον με τη γενική οικονομική ανάκαμψη που αναμένεται στη Γαλλία. Ο εμπειρογνώμονας επισημαίνει ότι η ανάπτυξη της εγχώριας αγοράς αποστολών express θα εξαρτηθεί ουσιαστικά από την ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου. Επισημαίνει επίσης ότι το 74 % των μεγαλύτερων γαλλικών επιχειρήσεων χρησιμοποιούν τακτικά τις αποστολές express.

(23) Το τμήμα ομαδοποίησης/«συνήθων» ταχυμεταφορών: Η ομαδοποίηση/«συνήθεις» ταχυμεταφορές συνίσταται στη διοχέτευση, συνήθως οδικώς αλλά και σιδηροδρομικώς, και, συνήθως με ενδιάμεση ομαδοποίηση/απομαδοποίηση, δεμάτων κάτω των τριών τόνων μεταξύ δύο προορισμών και εντός συνήθους κανονικής προθεσμίας από είκοσι τεσσάρων έως σαράντα οκτώ ωρών.

(24) Για τα τμήματα αυτών των αγορών στη Γαλλία, ο εμπειρογνώμονας επισημαίνει ότι:

— Το τμήμα της αγοράς ομαδοποίησης είναι στάσιμο, αν και αναμένεται κάποια ανάπτυξη της αγοράς.

— Το τμήμα συνήθους μεταφοράς δεμάτων (ειδικών παραμέτρων (κόλα)) θα συνεχίσει να φθίνει όπως φθίνει εν γένει και ο όγκος του ταχυδρομείου, λόγω της αντικατάστασής του από το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο.

(25) Ο εμπειρογνώμονας καταλήγει ότι η αγορά ομαδοποίησης/-συνήθων ταχυμεταφορών είναι ουσιαστικά στάσιμη, καίτοι αναμένεται κάποια ανάπτυξη της αγοράς, και ότι η μεταφορά δεμάτων (ειδικών παραμέτρων) φθίνει λόγω της αύξησης του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

(26) Όπως προαναφέρθηκε, η ομαδοποίηση αποτελεί αυτούσια χωριστή αγορά η οποία εντάσσεται ταυτόχρονα στις εμπορευματικές μεταφορές. Οι εργασίες ομαδοποίησης χαρακτηρίζονται όντως αφενός από τη διαλογή των εμπορευμάτων και από το μέγεθός τους (από το δέμα έως την παρτίδα αρκετών τόνων) και αφετέρου από το γεγονός ότι εξασφαλίζουν τη μεταφορά δεμάτων που προέρχονται από διαφορετικούς φορτωτές και με προορισμό πλείονες παραλήπτες. Οι δύο πτυχές της ομαδοποίησης είναι λοιπόν πρώτον η διαλογή και δεύτερον η μεταφορά εμπορευμάτων ορισμένου μεγέθους. Καίτοι η διαλογή επιτρέπει καλύτερη χρήση των μέσων μεταφοράς, η αποτελεσματική μεταφορά εμπορευμάτων παραμένει πάντοτε ο κύριος στόχος κάθε δραστηριότητας.

(27) Από τότε που η Sernam εγκατέλειψε τα δικά της συνήθη σιδηροδρομικά μέσα μεταφοράς, εξασφαλίζει τη μεταφορά ομαδοποιημένων δεμάτων ουσιαστικά οδικώς, με φορτηγά, ενώ ταυτόχρονα έχει αναπτύξει την καινοτόμο ιδέα της «Train bloc express» «TBE», η οποία θα εξηγηθεί αναλυτικότερα στη συνέχεια, στα σχόλια της Γαλλίας. Είναι λοιπόν σκόπιμο να εξετασθεί η δυναμικότητα των αγορών οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

(28) Οι οδικές μεταφορές στην Ευρώπη: Ο εμπειρογνώμονας επισημαίνει ότι, σε όλη την Ευρώπη, οι οδικές μεταφορές –οι οποίες είναι στοιχείο κλειδί των υπηρεσιών ομαδοποίησης/ταχυμεταφοράς/μεταφοράς τυποποιημένων δεμάτων– είναι ένας κλάδος με μικρά εμπόδια εισόδου, ο οποίος πάσχει ως εκ τούτου συνεχώς από διαρθρωτικό πλεόνασμα [1], πράγμα που επιβεβαιώθηκε τα τελευταία πέντε έως επτά χρόνια, με την πτώση των τιμών.

(29) Ο εμπειρογνώμονας επισημαίνει ότι, ούτως ή άλλως, η σχετική γαλλική αγορά χαρακτηρίζεται από άγριο ανταγωνισμό και ότι υπάρχει ισχυρή τάση συγχώνευσης επιχειρήσεων.

(30) Οι «σιδηροδρομικές μεταφορές»: Διακρίνονται τρεις υποκατηγορίες:

— Ο εμπειρογνώμονας δεν αναμένει ανάπτυξη στον τομέα της ομαδοποίησης και των ταχυμεταφορών με το συνήθη τρόπο σιδηροδρομικής μεταφοράς. Ο ανταγωνισμός είναι έντονος και υπάρχει κάποια τάση συγκέντρωσης επιχειρήσεων στις αγορές. Επιπλέον, επειδή η SNCF μειώνει προς το παρόν τον αριθμό εξυπηρετούμενων σταθμών, είναι μειωμένες οι δυνατότητες της Sernam να χρησιμοποιεί τους σιδηροδρόμους για τη διοχέτευση δεμάτων.

— Αυτό ισχύει τόσο για τη διοχέτευση με συμβατικά τρένα όσο και για τη διοχέτευση με τρένα μεγάλης ταχύτητας «TGV» στη Γαλλία.

— Σύμφωνα με τον εμπειρογνώμονα, η TBE, έτσι όπως έχει μελετηθεί από τη Sernam, έχει κάποιες δυνατότητες ανάπτυξης, οι οποίες όμως δεν είναι εξίσου σημαντικές για όλη την αγορά σιδηροδρομικών ταχυμεταφορών στη Γαλλία λόγω του μικρού μεριδίου τους στη αγορά σήμερα. Οι σιδηροδρομικές αποστολές express, όπως πραγματοποιούνται σήμερα με την TBE, έχουν πάντως το μειονέκτημα των δύο τουλάχιστον υποχρεωτικών στάσεων για εκφόρτωση [2].

---

[1] Παρόλο που η πρόσφατη διεύρυνση δείχνει ότι ηρεμεί προσωρινά την κατάσταση σήμερα. Ωστόσο, το γεγονός ότι αρκετές επιχειρήσεις μεταφορών φαίνεται ότι αναθέτουν υπεργολαβικά την οδική διοχέτευση των εμπορευμάτων σε φθηνότερους μεταφορείς από τα νέα κράτη μέλη, θα ενισχύσει την πίεση του ανταγωνισμού στις τιμές στην αγορά οδικών μεταφορών.

[2] Μια πρώτη στάση για τη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων από τα φορτηγά στην TBE που θα αναχωρήσει και μια άλλη στάση μετά την άφιξη της TBE για τη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων σε φορτηγά.

(31) Ο εμπειρογνώμονας της Επιτροπής παρέπεμψε ιδίως στη μελέτη τής «Mercer Management Consulting»: Mercer on Travel and Transport, Τόμος X, Αριθμός 1, Φθινόπωρο 2003/Χειμώνας 2004, στην οποία επισημαίνεται ότι η ανταγωνιστική θέση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών εμφανίζει ισχυρή κάμψη χωρίς να είναι απελπιστική. Οι σιδηρόδρομοι προσφέρουν εκμεταλλεύσιμα πλεονεκτήματα, πρέπει όμως να επανεξετασθούν από κάποια άποψη οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές στο σύνολό τους.

(32) Σύμφωνα με τους ανωτέρω εμπειρογνώμονες, καλύτερη εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών δικτύων, τα οποία έχουν υψηλό κόστος, μπορεί να επιτευχθεί με τη χρήση διαφοροποιημένων προϊόντων και τιμών και σε συνδυασμό με διαχείριση βάσει των εσόδων (κερδοφόρος διαχείριση). Ωστόσο, πρέπει να αναπροσαρμοσθεί η νοοτροπία πώλησης, έτσι ώστε ο προσδιορισμός των τιμών με βάση τη διαπραγματευτική δύναμη να αντικατασταθεί από τον καθορισμό των τιμών ανάλογα με την αξία της μεταφοράς των δεμάτων (value based pricing).

(33) Εν προκειμένω η Mercer κρίνει ότι μια επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών πρέπει να τυποποιήσει τα προϊόντα της, τις υπηρεσίες μεταφορών της και ταυτόχρονα να καθορίζει τιμές ανάλογα με την αξία του προϊόντος/της προσφερόμενης υπηρεσίας έτσι ώστε να είναι πιο κατανοητές στον πελάτη. Σύμφωνα με την Mercer, το θέμα είναι:

α) να καθορισθούν ενότητες προϊόντων (παραδείγματος χάρη σε συνάρτηση με το χρόνο, την τιμή ή την αξιοπιστία του προσφερόμενου προϊόντος μεταφοράς).

β) να καθορισθούν στη συνέχεια ο τύπος των κυριότερων προσφερόμενων προϊόντων (παραδείγματος χάρη, συνήθων ταχυμεταφορών ή αποστολών express, είτε ακόμη και «φθηνής» μεταφοράς), και

γ) να επιλεγούν τυποποιημένες λύσεις μεταφοράς γι'αυτούς τους διαφόρους τύπους προϊόντων.

(34) Με βάση αυτές τις απόψεις των εμπειρογνωμόνων, συνάγεται ότι οι ταχυμεταφορές με συμβατικά τρένα έχουν κορεσθεί και δεν έχουν προοπτικές, ενώ οι ταχυμεταφορές με το κλασικό TGV είναι περιορισμένες, ότι οι ταχυμεταφορές με TBE έχουν κάποιες δυνατότητες ανάπτυξης στην εθνική γαλλική αγορά, αυτό όμως το τμήμα της αγοράς προς το παρόν δεν έχει αναπτυχθεί αρκετά.

2.4. **Η SNCF - ανακεφαλαίωση**

(35) Η SNCF, η οποία ιδρύθηκε το 1938 ως ανώνυμη εταιρεία, μετατράπηκε σε δημόσιο εμποροβιομηχανικό ίδρυμα (στο εξής «ΔΕΒΙ») ([1]) από την 1η Ιανουαρίου 1983. Με την τροποποίηση που επέφερε ο νόμος της 13ης Φεβρουαρίου 1997 για την ίδρυση του δημοσίου οργανισμού «Σιδηροδρομικό Δίκτυο της Γαλλίας» (στο εξής «ΣΔΓ»), αποστολή της SNCF (ΔΕΒΙ) είναι ([2]):

— να εκμεταλλεύεται, σύμφωνα με τις αρχές της δημόσιας υπηρεσίας, τις σιδηροδρομικές γραμμές μεταφορών στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, και

— να φέρει σε πέρας, σύμφωνα με τις ίδιες αρχές, τις αποστολές διαχείρισης της υποδομής κατόπιν εντολής που της έχει δώσει το ΣΔΓ υπό μορφή σύμβασης.

(36) Η SNCF διαθέτει διοικητικό συμβούλιο απαρτιζόμενο από δέκα οκτώ μέλη, από τα οποία i) επτά είναι εκπρόσωποι του κράτους, ii) πέντε μέλη επιλέγονται βάσει προσόντων και διορίζονται με διάταγμα, ένα τουλάχιστον από τα οποία είναι εκπρόσωπος των χρηστών και iii) έξι μέλη, ένα από τα οποία είναι εκπρόσωπος του στελεχικού δυναμικού, εκλεγμένος από τους υπαλλήλους της επιχείρησης και των θυγατρικών της. Ο πρόεδρος του συμβουλίου διορίζεται, κατόπιν πρότασης του συμβουλίου, με διάταγμα του Υπουργικού Συμβουλίου ([2]).

(37) Σχετικά με την ανάπτυξη της ομαδοποίησης και των σιδηροδρομικών αποστολών express (ιδέα ανάπτυξης της TBE, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν επίσης ότι «η SERNAM δεν έχει το μονοπώλιο της TBE, από τη στιγμή που οιοσδήποτε φορέας μπορεί να ζητήσει από την Fret SNCF ισοδύναμη υπηρεσία. Έως σήμερα, πάντως, κανένας ανταγωνιστής της SERNAM δεν έχει υποβάλει ρητά τέτοιο αίτημα στην Fret SNCF. Η Fret SNCF επιβεβαιώνει μάλιστα ότι είναι έτοιμη να παρέχει υπό τους ιδίους όρους ισοδύναμη υπηρεσία σε οιοδήποτε φορέα της το ζητήσει. Η SERNAM από πλευράς της απάντησε ευνοϊκά σε έναν φορέα που ζήτησε τεχνική συνεργασία για την TBE, ο οποίος ήθελε να αξιολογήσει τη συνάφεια και την αποτελεσματικότητά της.»)

2.5. **Η απόφαση της Επιτροπής της 23ης Μαΐου 2001 «Sernam 1» - ανακεφαλαίωση**

(38) Η Επιτροπή με επιστολή της στις 23 Μαΐου 2001 [αριθ. D/288742, υπόθεση αριθ. NN 122/00 (πρώην N 140/00) – Γαλλία)], ενημέρωσε τη Γαλλία σχετικά με την απόφασή της, σύμφωνα με την οποία η συνεργασία στη διακίνηση φορτίου από 1ης Φεβρουαρίου 2000 (μίσθωση χώρων και αμαξοστοιχιών) μεταξύ της SNCF και της SCS Sernam δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση και ότι τα μέτρα εμπορικής συνδρομής και ανάκαμψης της SCS Sernam, τα οποία αποφάσισε η SNCF και θα έθετε σε εφαρμογή από τις αρχές του 2001 έως τα τέλη του 2004, αποτελούν κρατικές ενισχύσεις συμβιβάσιμες με τη συνθήκη ΕΚ.

([1]) Διέπεται από τα άρθρα 18 έως 26 του κατευθυντήριου νόμου για τις εσωτερικές μεταφορές της 30ής Δεκεμβρίου 1982 (LOTI). Ένα ΔΕΒΙ να μπορεί να κηρυχθεί σε πτώχευση ούτε να κατασχεθεί.

([2]) Πληροφορία προερχόμενη από την ιστοθέση της SNCF στο Διαδίκτυο: http://www.sncf.com.

(39) Η Επιτροπή ενέκρινε συνολική ενίσχυση ύψους 503 εκατ. ευρώ [1], από τα οποία 448 εκατ. ευρώ ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης και 55 εκατ. ευρώ για τις συμβάσεις μεταφοράς αποσκευών, Τύπου και προμηθειών μεταξύ της SNCF και της Sernam. Η έγκριση στηριζόταν σε ορισμένους βασικούς όρους που αποτελούσαν μέρος της τότε εξεταζόμενης υπόθεσης.

(40) Αυτή η κρατική ενίσχυση εγκρίθηκε ιδίως με το βασικό όρο ότι θα ιδιωτικοποιηθεί η Sernam. Έτσι, το 60 % του κεφαλαίου της Sernam θα αγόραζε η Geodis [2], μια εταιρεία μεταφορών και διακίνησης εμπορευμάτων ιδιωτικού δικαίου που έχει εισαχθεί στην παράλληλη αγορά του Χρηματιστηρίου του Παρισιού. Το 56,6 % του κεφαλαίου της ανήκει σε ιδιώτες επενδυτές (οι δύο σημαντικότεροι μέτοχοι είναι η Société Générale, μέσω του ομίλου Salvépar που κατέχει το 26,6 % του κεφαλαίου και το 29,7 % των δικαιωμάτων ψήφου και οι AGF-VIE που κατέχουν το 8,4 % του κεφαλαίου και το 9,5 % των δικαιωμάτων ψήφου). Το 43,3 % του κεφαλαίου και το 48,6 % των δικαιωμάτων ψήφου ανήκουν στην SNCF.

(41) Έτσι, η Geodis έπρεπε να αναλάβει πλήρως τα χρέη τής SCS Sernam χωρίς περιορισμούς [3] και να καλύψει τα πρόσθετα έξοδα αναδιάρθρωσης της Sernam ύψους 67 εκατ. ευρώ. Η Sernam δεσμευόταν από πλευράς της να μειώσει από 107 σε 72 τον αριθμό των εγκαταστάσεων εκμετάλλευσης που διέθετε μέσα στο χρονικό διάστημα από το 1999 έως το 2004, να μειώσει τον κύκλο εργασιών της κατά 18 %, να μειώσει το προσωπικό της και να προβεί στην αναδιάρθρωσή της με τον προϋπολογισμό που προαναφέρθηκε και εντός της προκαθορισμένης προθεσμίας, δηλαδή πριν τις αρχές του 2004.

2.6. **Κίνηση της διαδικασίας - ανακεφαλαίωση**

(42) Μετά την πρώτη ετήσια έκθεση και την καταγγελία που προαναφέρθηκε, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι καταβλήθηκε μέρος της ενίσχυσης παρά το γεγονός ότι ορισμένα βασικά στοιχεία της απόφασης Sernam 1 δεν είχαν τηρηθεί. Η Επιτροπή διαπίστωσε συγκεκριμένα ότι η ενίσχυση εφαρμόσθηκε καταχρηστικά και εξέφρασε αμφιβολίες ιδίως ως προς τα εξής:

— την αλλαγή του καταστατικού της SCS Sernam σε A:E: με σκοπό να περιορισθεί έναντί της η ευθύνη τής Geodis για τα χρέη της,

— τη μείωση της συμμετοχής της Geodis στο 15 %, (η οποία ήταν και αυτή σε δύσκολη κατάσταση) στις μετοχές της Sernam ενώ αρχικά έπρεπε να πάρει το 60% των μετοχών αυτών,

— την αγορά συμπληρωματικού ποσοστού 15 % των μετοχών της Sernam από άλλη επιχείρηση, την Compagnie générale d'investissement et de participation «COGIP». Το 34 % της COGIP ανήκει στην Geodiset και το 66 % στην Sofivir [4],

— την παράταση της αναδιάρθρωσης κατά ένα έτος,

— την αύξηση των εισφορών κεφαλαίου του Δημοσίου κατά 41 εκατ. ευρώ, η οποία αντιστοιχεί σε καθαρή αύξηση των αναγκών χρηματοδότησης για την αναδιάρθρωση της Sernam, λόγω της καθυστέρησης στην εφαρμογή του αρχικού σχεδίου [5],

— την τεκμαιρόμενη απουσία εισφοράς ιδιωτικών κεφαλαίων που είχε προβλεφθεί από τη Geodis, μέχρι ποσού 67 εκατ. ευρώ, με την οποία θα μειωνόταν κατ'αναλογία η ένταση της ενίσχυσης,

— την απουσία κατάλληλων αντισταθμιστικών μέτρων στην τροποποίηση του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης,

— την επαναφορά της SERNAM σε βιώσιμη κατάσταση μέσα σε λογικό χρονικό διάστημα,

— την πρόληψη άσκοπων νοθεύσεων του ανταγωνισμού,

— την τήρηση της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης και

— τον περιορισμό της ενίσχυσης στα απολύτως αναγκαία

— την εφαρμογή της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης σύμφωνα με την απόφαση Sernam 1,

— το συμβιβάσιμο με τη συνθήκη όλων των ενισχύσεων που χαρακτηρίσθηκαν για πρώτη φορά ή που επαναχαρακτηρίσθηκαν νέες ή/και των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν καταχρηστικά,

Οι αμφιβολίες αυτές καθιστούν αναγκαίο να αναλυθεί εκ νέου το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Sernam.

([1]) Το ποσό αυτό αναλυόταν σε ενίσχυση αναδιάρθρωσης 448 εκατ. ευρώ (2 938 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα (εκατ. F) και σε περίπου7 εκατ. ευρώ ως εισφορά αρχικού κεφαλαίου που καταβλήθηκε την 1η Φεβρουαρίου 2000 από την SNCF κατά τη μεταφορά αυτών των δραστηριοτήτων από τα δικά της περιουσιακά στοιχεία στη νέα θυγατρική της εταιρεία η οποία της ανήκε 100 %, τη Sernam SCS (λεπτομέρειες στον πίνακα 3), και σε 34 συν 21 εκατ. ευρώ (222 εκατ. F συν 140 εκατ. F) ως συμβάσεις μεταφοράς αποσκευών, τύπου και προμηθειών· το εγκεκριμένο σύνολο ανερχόταν λοιπόν σε 503 εκατ. ευρώ (3 300 εκατ. F). Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. απόφαση Sernam 1 και κίνηση της διαδικασίας αριθ. C 32/03. (Τα στοιχεία σε ευρώ και η μετατροπή των ποσών σε γαλλικά φράγκα στρογγυλοποιήθηκαν στο εκατομμύριο στο κείμενο της παρούσας απόφασης.)

([2]) Υπενθυμίζεται ότι η Geodis όφειλε να αγοράσει το 60 % της Sernam αντί 1 συμβολικού ευρώ (βλ. σημείο 51 της απόφασης Sernam 1).

([3]) Δεν υπάρχει περιορισμός της ευθύνης στις απλές ετερόρρυθμες εταιρείες.

([4]) Η Sofivir ανήκει και αυτή σε μετόχους που είναι φυσικά πρόσωπα και στην Crédit agricole.

([5]) Για τη λεπτομερή ανάλυση του ποσού αυτού, βλ. κίνηση της διαδικασίας αριθ. C 32/03.

(43) Η Επιτροπή, όταν κίνησε τη διαδικασία αριθ. C 32/03, υπενθύμιζε ότι θα ήταν αναγκαίο να επαληθευθεί εάν τα στοιχεία, των οποίων η εξέλιξη είχε κριθεί σύμφωνη με την απόφαση Sernam 1, είχαν οριστικοποιηθεί ορθά (ιδίως το άνοιγμα των αντίστοιχων συμβάσεων σε πραγματικό ανταγωνισμό έως τις 31 Ιανουαρίου 2003 [1] – πρόκειται για τις συμβάσεις που είχαν συναφθεί μεταξύ της SNCF και της SCS Sernam για τη μεταφορά αποσκευών πελατών, τη μεταφορά Τύπου και τη μεταφορά προμηθειών της SNCF) και υπενθύμιζε επίσης ότι οι αμφιβολίες αυτές καθιστούσαν αναγκαίο να αναλυθεί η υπόθεση με βάση ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, επικαιροποιημένο και να ανταποκρίνεται στις νέες περιστάσεις.

2.7. **Μεταγενέστερες εξελίξεις**

(44) Μετά την κίνηση της διαδικασίας από την Επιτροπή και σύμφωνα με τις ακυρωτικές ρήτρες που περιέχει η συμφωνία μεταξύ της SNCF και της Geodis, αφενός και αφετέρου, της COGIP, σε περίπτωση κίνησης της διαδικασίας από την Επιτροπή ή σε περίπτωση προσφυγής στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων [2], η SNCF αναγκάσθηκε να ανακτήσει τα μερίδια 15 % των μετοχών της Sernam που είχαν αγοράσει η Geodis και η COGIP αντίστοιχα.

(45) Σύμφωνα με τις τελευταίες πληροφορίες που παρείχε η Γαλλία, το ποσό της ενίσχυσης που χορήγησε η Γαλλική Δημοκρατία στη Sernam μόλις μετατράπηκε σε θυγατρική εταιρεία ανέρχεται σε 489,1 εκατ. ευρώ. Το ποσό αυτό αναλύεται σε αρχικό κεφάλαιο 6,7 εκατ. ευρώ, σε πράξεις κεφαλαιοποίησης 419,6 εκατ. ευρώ, σε 33,5 εκατ. ευρώ συμμετοχικό δάνειο και σε 29,3 εκατ. ευρώ που αντιστοιχεί στο πρόσθετο κόστος του προσωπικού των σιδηροδρόμων [3]. Αυτό το συνολικό ποσό αντιστοιχεί στην ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους 448 εκατ. ευρώ του σχεδίου που είχε εγκρίνει η Επιτροπή το Μάιο του 2001, προσαυξημένο κατά 41 εκατ. ευρώ προκειμένου να ληφθεί υπόψη η νέα κατάσταση που δημιουργήθηκε μετά την απόφαση της Επιτροπής (σε αντιστάθμιση των πρόσθετων προσπαθειών, ιδίως στο κλείσιμο εγκαταστάσεων).

(46) Οι υπόλοιπες εξελίξεις που ανέφερε κυρίως η Γαλλία στα σχόλιά της για την κίνηση της διαδικασίας, όπως η επικαιροποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Sernam, περιγράφονται συνοπτικά στη συνέχεια στο τμήμα με τις παρατηρήσεις της Γαλλίας.

(47) Επίσης, […], οι γαλλικές αρχές γνωστοποίησαν […] την απόφασή τους να προβούν σε πώληση της Sernam. Οι όροι της πώλησης είναι:

— Διαφανής και χωρίς διακρίσεις διαδικασία,

— Αναζήτηση Ευρωπαίου αγοραστή και

— Τίμημα σύμφωνα με τους όρους της αγοράς.

(48) Προς το σκοπό αυτό, οι γαλλικές αρχές απευθύνθηκαν σε μια τράπεζα, η οποία ανέλαβε την ταυτοποίηση πιθανών αγοραστών στην Ευρώπη. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ως καταληκτική ημερομηνία πώλησης ορίσθηκε η […].

(49) Η Επιτροπή σημειώνει λοιπόν την πρόθεση των γαλλικών αρχών να πωλήσουν όλη την εταιρεία Sernam (συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων ενεργητικού και παθητικού).

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ**

(50) Οι κοινές παρατηρήσεις αρκετών τρίτων ενδιαφερομένων μερών, τα οποία επιθυμούν να διατηρηθεί η ανωνυμία τους, συνοψίζονται στη συνέχεια. Ως έχει η υπόθεση, και ιδίως με βάση τα συμπεράσματα που διατύπωσε η Επιτροπή κατά την κίνηση της διαδικασίας, τα τρίτα μέρη διατυπώνουν τις εξής παρατηρήσεις:

(51) Η έγκριση του σχεδίου αναδιάρθρωσης είχε εξαρτηθεί από την πώληση της πλειονότητας των μεριδίων που κατείχε η SNCF στο κεφάλαιο της Sernam σε ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος θα δεσμευόταν να συνεισφέρει για την κάλυψη του κόστους αναδιάρθρωσης της Sernam με «ίδια» κεφάλαια της τάξεως του 20 %.

(52) Η Sernam έπρεπε να αντισταθμίσει επαρκώς αυτήν την ενίσχυση με μείωση του κύκλου εργασιών της (τουλάχιστον κατά 18 %) και των μεριδίων αγοράς που διέθετε, έτσι ώστε να αποφευχθεί οιαδήποτε αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Εν προκειμένω, οι καταγγέλλοντες σημειώνουν ότι η Επιτροπή επισημαίνει στο σημείο 75 τέταρτο εδάφιο της περίληψής της ότι «Μολονότι η Γαλλία πρότεινε το κλείσιμο [...] [4] πρόσθετων εγκαταστάσεων της Sernam, πρώτον, δεν είναι σαφές ότι αρκεί αυτό το αντιστάθμισμα και, δεύτερον, εάν μπορεί να γίνει δεκτό δεδομένης της νέας κατάστασης της υπόθεσης που περιγράφεται». Οι καταγγέλλοντες κρίνουν ότι το κλείσιμο και άλλων εγκαταστάσεων δεν αποτελεί κατά κανένα τρόπο επαρκές αντιστάθμισμα με βάση τη σημαντική αύξηση (τουλάχιστον κατά 108 εκατ. ευρώ [67+41 εκατ. ευρώ)] της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που είχε ζητηθεί για τη Sernam και την παράταση της περιόδου αναδιάρθρωσης κατά τουλάχιστον ένα έτος.

---

[1] Σύμφωνα με την οδηγία 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών (ΕΕ L 199 της 9.8.1993, σ. 84), όπως τροποιήθηκε από την οδηγία 98/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 101 της 1.4.1998, σ. 1). Η οδηγία 93/38/ΕΟΚ αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2004/17/ΕΚ ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1).

[2] Στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία, η Επιτροπή έκρινε ότι αυτές οι ακυρωτικές ρήτρες είναι αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο.

[3] Αντιστάθμιση που καταβλήθηκε από την SNCF στη Sernam για το πρόσθετο κόστος των σιδηροδρομικών από τη Sernam.

[4] Μη δημοσιευθείσα εμπιστευτική πληροφορία.

(53) Το ποσό της ενίσχυσης που είχε εγκριθεί το 2001 δεν έπρεπε να υπερβαίνει τα απολύτως αναγκαία για να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της Sernam. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή έπρεπε να ενεργήσει έτσι ώστε η Sernam να μην μπορεί, πλέον, να διαθέτει ρευστότητα που να της επιτρέπει να συνεχίσει να εφαρμόζει, όπως συμβαίνει σήμερα, τιμές κατώτερες από εκείνες της αγοράς και να «αποσπά» έμπειρο προσωπικό από τους ανταγωνιστές της (βλ. παράγραφο 96 της περίληψης της Επιτροπής).

(54) Οι καταγγέλλοντες κρίνουν ότι δεν έπρεπε να επιτραπεί στη Sernam να αρχίσει εκ νέου την αναδιάρθρωσή της και να συνεχίσει να έχει πρόσβαση σε ενισχύσεις και να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό μόνον και μόνον επειδή δεν τηρεί (όπως και η SNCF) τους όρους που είχαν τεθεί στην απόφαση της 23ης Μαΐου 2001.

(55) Η Επιτροπή θα όφειλε να απορρίψει κάθε νέο επενδυτικό και αναπτυξιακό σχέδιο της Sernam/SNCF και της Γαλλίας, διότι η Sernam/SNCF και η Geodis αντιβαίνουν εσκεμμένα τις διατάξεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης που είχε εγκρίνει με απόφασή της η Επιτροπή και διότι οι παράγοντες αυτοί έχουν συμφωνήσει να μην μετάσχουν σε έρευνα του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης από πλευράς της Επιτροπής με βάση τις ανασταλτικές ρήτρες του πρωτοκόλλου που έχουν υπογράψει η SNCF και η Geodis.

(56) Η Επιτροπή οφείλει να μεριμνήσει ώστε, με βάση την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης, να μην επιτραπεί στη Sernam να λάβει συμπληρωματική ενίσχυση. Δεδομένου ότι τα μέτρα που έλαβε η SNCF για να ιδιωτικοποιήσει τη Sernam και για να θέσει σε εφαρμογή το εγκεκριμένο σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν άρκεσαν για να καταστεί η Sernam βιώσιμη μέσα στις προκαθορισμένες προθεσμίες, η Επιτροπή θα όφειλε να λάβει τα αναγκαία μέτρα έτσι ώστε να τεθεί η Sernam υπό εκκαθάριση και να μην έχει πλέον πρόσβαση σε νέες κρατικές ενισχύσεις.

(57) Με επιστολή τους στις 19 Μαΐου 2004 που πρωτοκολλήθηκε στις 24 Μαΐου 2004, τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη έστειλαν περαιτέρω πληροφορίες, σύμφωνα με τις οποίες το κλείσιμο επιχειρήσεων στον τομέα των μεταφορών στη Γαλλία αυξήθηκε κατά 21,37 % στο δωδεκάμηνο που προηγήθηκε του Μαρτίου 2004 (πηγή Insee). Σύμφωνα με τα τρίτα μέρη, οι σοβαρές οικονομικές δυσχέρειες που συνάντησε ο τομέας των οδικών μεταφορών στη Γαλλία οφείλονται «στην κακή συγκυρία αλλά και σε διαρθρωτικής φύσεως αιτίες. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις δεν διαθέτουν κανένα περιθώριο ελιγμού λόγω της έλλειψης ιδίων πόρων και διαθέσιμου ρευστού. Έτσι, μόλις χάσουν μια σύμβαση ή όταν πτωχεύσει κάποιος πελάτης τους, δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν την κατάσταση. Επειδή οι εγγυήσεις τους είναι συχνά ανεπαρκείς, αποκτούν δυσκολότερα την εμπιστοσύνη των τραπεζών, των αποστολέων ή των προμηθευτών τους».

(58) Επιπλέον, τα τρίτα μέρη αναφέρουν αρκετά παραδείγματα πελατών της εταιρείας «X» [1], στους οποίους η Sernam προσέφερε ακόμη και πρόσφατα τιμές 10 % έως 30 % κατώτερες εκείνων που προσέφερε η εταιρεία «X»:

Πελάτες της «X»	Μείωση της προτεινόμενης τιμής από τη Sernam σε σύγκριση με αυτήν της «X»	Περιφέρεια
Πελάτης 1	-30 %	Αμιένης
Πελάτης 2	-15 %	Παρισιού
Πελάτης 3	-10 %	Παρισιού
Πελάτης 4	-20 %	Παρισιού
Πελάτης 5	-20 %	Παρισιού
Πελάτης 6	-20 %	Παρισιού

(59) Εξάλλου, τα τρίτα μέρη αναφέρουν ότι η Sernam προσέλκυσε συστηματικά προσωπικό από την «X» [2], προσφέροντας πριμ 30 % επί του καταβαλλόμενου από τη «X» μισθού.

(60) Τα τρίτα μέρη συμπεραίνουν λοιπόν ότι η Sernam προσπαθεί να χρησιμοποιήσει τις ενισχύσεις που της χορηγούνται για να αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά έναντι των ανταγωνιστών της. Ζητούν την έκδοση αρνητικής απόφασης και την άμεση ανάκτηση της ενίσχυσης που έχει ήδη χορηγηθεί στην Sernam. Ζητούν επίσης για την ενδεχόμενη πώληση της Sernam να τεθούν οι όροι που είχαν επιβληθεί στη Geodis το 2001 και να πραγματοποιηθεί η πώληση με κατάλληλη πρόσκληση υποβολής προσφορών.

4. ΑΠΑΝΤΗΤΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

(61) Η Γαλλία διατύπωσε τα σχόλιά της με επιστολές της στις 19 Ιουνίου 2003, 26 Νοεμβρίου 2003 και 14 Απριλίου 2004 απαντώντας στην κίνηση της διαδικασίας από την Επιτροπή, στις παρατηρήσεις των τρίτων μερών όπως και μετά τη διεξαγωγή των συσκέψεων εργασίας.

ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ

(62) Οι γαλλικές αρχές κρίνουν ότι έδωσαν απάντηση σε όλες τις αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή:

— Υπήρξε όντως σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών της Sernam.

[1] Δραστηριοποιείται στο ίδιο ανταγωνιστικό τμήμα όπως και η Sernam.
[2] Συγκεκριμένα στην περιοχή του Παρισιού.

— Η SNCF δεν θα υποκατασταθεί στη Geodis για την κάλυψη των αναγκών της Sernam σε κεφάλαιο κίνησης. Οι ανάγκες χρηματοδότησης, οι οποίες είχαν υπολογισθεί σε 67 εκατ. ευρώ το 2001, σήμερα είναι μόνον 7,8 εκατ. ευρώ και θα καλυφθούν με τρέχουσες τραπεζικές πιστώσεις.

— Οι τιμές των ταχυμεταφορών, της ομαδοποίησης και των αποστολών express όντως αυξήθηκαν μεταξύ του 2000, 2001 και 2002.

— Οι συμβάσεις Τύπου, αποσκευών και προμηθειών, των οποίων τα ποσά παρέμειναν αμετάβλητα, άνοιξαν στον ανταγωνισμό.

— Η SERNAM απέκτησε όντως πιστοποιητικό ποιότητας· στη συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για το σήμα CLIQ.

— Η Sernam αναπροσανατολίσθηκε όντως προς τις αποστολές express. Είναι άλλωστε ένα από τα κύρια σημεία επιτυχίας του σχεδίου εξυγίανσης της Sernam.

— Η αύξηση των αποστολών express (TBE) είναι επίσης ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία ανάπτυξης της Sernam.

(63) Άλλωστε, όπως αναγνωρίζει και η Επιτροπή στην απόφαση που έλαβε για την κίνηση της διαδικασίας, τηρήθηκαν τα υπόλοιπα στοιχεία του σχεδίου:

— Άρχισε το κλείσιμο εγκαταστάσεων, το οποίο συνεχίζεται και μετά την έκδοση της απόφασης Sernam 1.

— Τα 4/5 του προσωπικού ανανεώθηκε μέσα σε δύο χρόνια, λόγω της επιστροφής των σιδηροδρομικών στην SNCF, πράγμα που επέτρεψε να τεθεί σε εφαρμογή ένας νέος μηχανισμός εσωτερικής επικοινωνίας βασισμένος στα τοπικά δεδομένα, με τον οποίο να αξιοποιούνται οι τοπικές πρωτοβουλίες για τη δημιουργία νέας νοοτροπίας που να κινείται προς την επίτευξη αποτελεσμάτων.

— Οι χώροι παραγωγής είναι σε αναδιοργάνωση.

— Πραγματοποιείται επιμόρφωση των εργαζομένων.

— Περατώθηκε η εφαρμογή του νέου σχεδίου μεταφορών.

— Επιτεύχθηκε επίσης η μετάβαση των μηχανογραφικών συστημάτων σε εκείνα της Geodis.

(64) Το μόνο που δεν υλοποιήθηκε είναι η οργανική στήριξη της Sernam από τον όμιλο Geodis υπό τους όρους και μέσα στην προθεσμία που προέβλεπε το πρωτόκολλο συμφωνίας που υπέγραψαν η SNCF και η Geodis στις 21 Απριλίου 2000.

ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΑ

4.1. **Η ακυρότητα των συμφωνιών της SNCF με τη Geodis και τη COGIP**

(65) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι τα πρωτόκολλα που συνάφθηκαν μεταξύ της Geodis και της COGIP ακυρώθηκαν, λόγω της κίνησης της διαδικασίας από την Επιτροπή, η οποία κίνηση συνιστούσε σχετική διαλυτική αίρεση. Έτσι, η SNCF προέβη στην ανάκτηση των μεριδίων ύψους 15% των μετοχών της Sernam που είχαν αγοράσει αντίστοιχα η Geodis και η COGIP.

(66) Σε ό,τι αφορά τις διαλυτικές αιρέσεις των πρωτοκόλλων που είχαν υπογραφεί μεταξύ της SNCF και της Geodis και μεταξύ της SNCF και της COGIP, οι γαλλικές αρχές κρίνουν ότι δεν ήταν ούτε υπερβολικές ούτε αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο, λαμβανομένου υπόψη του κινδύνου που ανελάμβανε ο επενδυτής. Επειδή η Επιτροπή δεν είχε λάβει απόφαση μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2000 (ημερομηνία σχετική με τις διαλυτικές αιρέσεις), η Geodis αποδέχθηκε να παρατείνει το πρωτόκολλο συμφωνίας από τις 21 Απριλίου 2000 έως τις 30 Ιουνίου 2001 (το πρωτόκολλο περιείχε ανασταλτική ρήτρα, η οποία συνδεόταν με την έκδοση οριστικής απόφασης περί του συμβιβάσιμου από την Επιτροπή πριν τις 31 Δεκεμβρίου 2000). Μεσολάβησε η απόφαση Sernam 1, στις 23 Μαΐου 2001. Ωστόσο, η απόφαση θα απέβαινε οριστική, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, μόνον στις 14 Σεπτεμβρίου 2001, δύο μήνες μετά τη δημοσίευσή της. Τότε το πρωτόκολλο ακυρώθηκε και η SNCF αναγκάσθηκε να επαναδιαπραγματευθεί νέο πρωτόκολλο με τη Geodis. Υπενθυμίζεται ότι, καίτοι η SNCF είναι ο μεγαλύτερος μέτοχος της Geodis με 45 % του μετοχικού της κεφαλαίου, δεν έχει τον έλεγχό της, και επιπλέον δεν μπορεί να λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία των αποφάσεων της Geodis που αφορούν τη Sernam. Η SNCF δεν είχε επομένως καμιά δυνατότητα να εξαναγκάσει τη Geodis να εφαρμόσει ένα πρωτόκολλο που είχε καταστεί ανενεργό, ακόμη και εάν η απόφαση άρχιζε να ισχύει ήδη από την κοινοποίησή της στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Η SNCF πάντως έπραξε ό,τι της ήταν δυνατόν για να εφαρμοσθεί το σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(67) Οι γαλλικές αρχές καταλήγουν ότι η ακυρότητα του πρώτου πρωτοκόλλου (λόγω απουσίας οριστικής απόφασης έναντι της Geodis πριν τις 30 Ιουνίου 2001), η διάρκεια των διαπραγματεύσεων του δεύτερου πρωτοκόλλου και οι τροποποιήσεις που επιβλήθηκαν από τη Geodis ως προς το πρώτο πρωτόκολλο (λόγω των οικονομικών της δυσχερειών) δεν μπορούν να καταλογισθούν ούτε στη Sernam, ούτε στην SNCF, ούτε στις γαλλικές αρχές.

(68) Πάντως, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η ακυρότητα των συμφωνιών αυτών δεν εμπόδισε τη συνέχιση της συνεργασίας μεταξύ Geodis, COGIP και Sernam. […].

4.2. **Οι προθεσμίες εφαρμογής του σχεδίου**

(69) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι, καίτοι τα μέτρα εξυγίανσης τέθηκαν σε εφαρμογή από το 2000, το σχέδιο αναδιάρθρωσης άρχισε να εφαρμόζεται πραγματικά από την 1η Ιανουαρίου 2003 με την ανάληψη καθηκόντων του κ. Charles Henri Brousseaud, ως Προέδρου-Διευθύνοντος Συμβούλου, και του κ. Jean Michel Tremelet, ως Οικονομικού Διευθυντή της Sernam, δηλαδή με καθυστέρηση έξι μηνών.

4.3. **Η αύξηση της ενίσχυσης κατά 41 εκατ. ευρώ**

(70) Η Γαλλία σημειώνει ότι αυτή η ανάγκη χρηματοδότησης αντιστοιχεί ουσιαστικά στη χρηματοδότηση των ζημιών που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια της αναγκαίας περιόδου διαπραγμάτευσης και λόγω της αναπροσαρμογής του σχεδίου στις νέες συνθήκες. Αυτές οι νέες συνθήκες απορρέουν από τις μεταβολές που επήλθαν στη Geodis όπως και στο γενικό οικονομικό περιβάλλον κατά τη διάρκεια της εξέτασης της υπόθεσης από την Επιτροπή μετά την απόφαση Sernam 1.

α) Επίπτωση από την υποβάθμιση της ποιότητας στη σιδηροδρομική εξυπηρέτηση ([…] εκατ. ευρώ): Μετά από δέκα πέντε ημέρες απεργία την άνοιξη του 2001, η SNCF αποδέχθηκε αναγκαστικά να ανασταλεί η χρήση του προγράμματος μεταφορών γύρω από τον κόμβο της Villeneuve St-Georges. Για να περιορισθούν οι απώλειες πελατών, η Sernam αναγκάσθηκε να αντικαταστήσει κατεπειγόντως το πρόγραμμα αυτό από πρόγραμμα οδικών μεταφορών, το οποίο, λόγω της πίεσης χρόνου, δεν ήταν το καλύτερο και η διαπραγμάτευση των τιμών δεν έγινε υπό ευνοϊκές συνθήκες. Η Sernam υπέστη έτσι ζημία, η οποία υπολογίζεται σε […] εκατ. ευρώ το 2001, όπου περιλαμβάνονται ζημίες του κύκλου εργασιών ύψους […] εκατ. ευρώ και έξοδα […] εκατ. ευρώ που οφείλονται στις έκτακτες διαφορές που χρειάστηκε να αντιμετωπίσει η Sernam.

β) Απρόβλεπτος ετεροχρονισμός στην εφαρμογή του σχεδίου εξυγίανσης ([…] εκατ. ευρώ): Σε αυτήν την υποβάθμιση της σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης ήρθαν να προστεθούν οι ζημίες εκμετάλλευσης που αντιστοιχούν στους επτά μήνες αβεβαιότητας (από τον Ιούνιο έως το Δεκέμβριο του 2001) λόγω των δύσκολων διαπραγματεύσεων με τη Geodis. Εξαιτίας της ακύρωσης των συμφωνιών της SNCF με τη Geodis που έληγαν στα τέλη του 2000, η SNCF αναγκάσθηκε να επαναδιαπραγματευθεί νέο πρωτόκολλο συμφωνίας με τη Geodis στα τέλη του 2001 (21 Δεκεμβρίου 2001), καθόσον οι άλλοι αγοραστές που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον στην πρόσκληση υποβολής προσφορών στράφηκαν εντωμεταξύ προς άλλες επενδύσεις. Οι συζητήσεις αυτές ήταν ακόμη πιο δύσκολες διότι η κατάσταση της ίδιας της Geodis είχε επιδεινωθεί κατά τη διάρκεια του 2001. Το χρονικό διάστημα που χρειάσθηκε για την υπογραφή των νέων συμφωνιών οδήγησε σε ακόμη περισσότερες σοβαρές ζημίες, διότι καθυστέρησε έτσι η έναρξη εφαρμογής του σχεδίου εξυγίανσης, το οποίο τελικά άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2002. Οι πρόσθετες σωρευμένες ζημίες ανέρχονται περίπου σε […] εκατ. ευρώ.

γ) Πρόσθετο κόστος από το κλείσιμο καταστημάτων ([…] εκατ. ευρώ) και συνολική εξοικονόμηση επί του πρόσθετου κόστους που συνδέεται με το προσωπικό των σιδηροδρομικών ([…] εκατ. ευρώ): Η υπέρβαση στη χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης […] εκατ. ευρώ) εξηγείται ουσιαστικά από το κόστος που είχε το κλείσιμο υποκαταστημάτων, το οποίο ήταν υψηλότερο από το προβλεπόμενο (απολύσεις, αυστηρότερη κοινωνική νομοθεσία κ. λπ.). Το κόστος αυτό αντισταθμίσθηκε συνολικά λόγω απασχόλησης με μειωμένο κόστος προσωπικού με την ιδιότητα του σιδηροδρομικού ([…] εκατ. ευρώ). Οι αιτήσεις που υπέβαλαν τα μόνιμα στελέχη των σιδηροδρομικών για επιστροφή τους στην SNCF ήταν πολλές και κατατέθηκαν ταχύτερα απ' ό,τι είχε προβλεφθεί, οι απαιτήσεις τους όμως για τον τόπο απασχόλησής τους επιβράδυναν την επανένταξή του και συνετέλεσαν στη μη ομαλή λειτουργία των καταστημάτων, καθώς και σε αύξηση των εξόδων που συνδέονται με τις επιστροφές των σιδηροδρομικών σε σύγκριση με εκείνα που θα είχε ένα συνηθισμένο κοινωνικό πρόγραμμα. Το αρχικό πρόγραμμα προέβλεπε διατήρηση […] μόνιμων στελεχών (σιδηροδρομικών). Στην πραγματικότητα, παρέμειναν στη Sernam μόνον […] σιδηροδρομικοί, δηλαδή επιτεύχθηκε εξοικονόμηση […] εκατ. ευρώ επί του συνολικού πρόσθετου κόστους. Παράλληλα, επειδή οι επιστροφές υπαλλήλων στην SNCF ήταν ταχύτερες (περίπου […] μόνον το Νοέμβριο του 2000 και περίπου […] τους τέσσερις μήνες του 2001) και πιο πολυάριθμες από ό,τι είχε προβλεφθεί, η Sernam αναγκάσθηκε το 2001 να προσλάβει επειγόντως με ιδιωτικές συμβάσεις προσωπικό μη κατάλληλα εκπαιδευμένο και πολυπληθέστερο από ό,τι είχε προβλέψει. Τέλος, το πλεονασματικό δυναμικό απορροφήθηκε προοδευτικά με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί κόστος από τις πρόσθετες απολύσεις σε σύγκριση με τις προβλέψεις του αρχικού προγράμματος.

δ) Συμμετοχικό δάνειο ([…] εκατ. ευρώ): Με βάση το πρωτόκολλο συμφωνίας που είχε υπογραφεί με τη Geodis στις 21 Δεκεμβρίου 2001, από το συμμετοχικό δάνειο που κατέβαλε όντως η SNCF αφαιρέθηκαν οι επενδύσεις που είχαν ήδη πραγματοποιηθεί και χρηματοδοτηθεί τα οικονομικά έτη 2000 και 2001. Έτσι, το δάνειο που καταβλήθηκε ήταν μειωμένο κατά […] εκατ. ευρώ.

4.4. **Τα αναμενόμενα από τη Geodis 67 εκατ. ευρώ (σύμφωνα με την απόφαση της 23ης Μαΐου 2001)**

(71) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η χρηματοδότηση του συνολικού κόστους της αναδιάρθρωσης που είχε προβλεφθεί με την απόφαση Sernam 1 ύψους 515 εκατ. ευρώ έπρεπε να προέλθει κατά 448 εκατ. ευρώ από την SNCF και κατά 67 εκατ. ευρώ από τη Geodis. Το υψηλό ποσό των 61 εκατ. ευρώ των αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης (στο εξής «ΑΚΚ») οφείλεται στην αποδιοργάνωση στα τέλη του 2000 που συνδέεται με τη μαζική επιστροφή των σιδηροδρομικών (άνω των 1 600 επιστροφών το οικονομικό έτος 2000). Η Γαλλία επισημαίνει ότι το ποσό αυτό αντιστοιχούσε στην πίστωση για κεφάλαια κίνησης που χορήγησε η Geodis στη Sernam (χρηματοδότηση των ΑΚΚ). Η διαταραχή αυτή προκάλεσε καθυστερήσεις και περιστατικά στις μεταφορές εμπορευμάτων, δημιουργώντας έτσι πολυάριθμες διαμάχες και πολύ σημαντική επιμήκυνση της πίστωσης των πελατών. Στα τέλη του 2000, η μέση προθεσμία κάλυψης των απαιτήσεων των πελατών υπερέβαινε τους τέσσερις μήνες. Οι γαλλικές αρχές σημειώνουν ότι κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2002 η πρόβλεψη των ΑΚΚ είχε μειωθεί σε […] εκατ. ευρώ, υπολογιζόμενη με βάση μέση πίστωση περίπου τριάντα ημερών κύκλου εργασιών και χρηματοδοτούμενη με τρέχουσες τραπεζικές παρεμβάσεις. Στις 31 Δεκεμβρίου 2002, οι ΑΚΚ αντιστοιχούσαν μόνον σε […] εκατ. ευρώ χρηματοδοτούμενες με τακτικές τραπεζικές πιστώσεις. Σύμφωνα με τη Γαλλία, τα μέτρα που έλαβε η Sernam για να μειώσει τις ανάγκες της σε κεφάλαιο κίνησης επιτρέπουν επομένως να επιβεβαιωθεί ότι τα αρχικά προβλεφθέντα 67 εκατ. ευρώ, τη χρηματοδότηση των οποίων όφειλε να αναλάβει η Geodis, δεν είναι πλέον αναγκαία.

4.5. **Οι τιμές που εφαρμόζει η Sernam**

(72) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η Sernam έχει θέσει σε εφαρμογή, από το 1995, μια νέα στρατηγική αύξησης των τιμών της με σκοπό να αποκαταστήσει την απόδοση της δραστηριότητάς της, με νέα αξιολόγηση των εσόδων από τις αποστολές express και από τις ταχυμεταφορές. Η πολιτική αυτή έχει απτά αποτελέσματα, όπως φαίνεται στη συνέχεια.

(73) Οι αποστολές express: για να μπορεί να γίνει σύγκριση της κατάστασης της Sernam και της αγοράς, πρέπει να σημειωθεί ότι η Sernam έχει επιλέξει ως δείκτη την τιμή ανά χιλιόγραμμο. Όντως, το μέσο βάρος αποστολής της Sernam είναι υψηλότερο από το μέσο βάρος αποστολής της αγοράς ([…] kg έναντι 29 kg στα τέλη του Ιουνίου 2003). Η τιμή όμως των αποστολών ανά χιλιόγραμμο φθίνει με το βάρος (όσο βαρύτερη είναι μια αποστολή τόσο χαμηλότερη είναι η τιμή της ανά χιλιόγραμμο). Για να μπορεί να γίνει σύγκριση των δεδομένων, η Sernam επέλεξε να συγκρίνει την τιμή των αποστολών ανά χιλιόγραμμο, των οποίων το βάρος κυμαίνεται από 25 kg έως 35 kg, δηλαδή το μέσο βάρος των αποστολών που παρατηρείται στην αγορά αποστολών express.

2ο τρίμηνο 2003 Express	Sernam (συνολικά)	Τιμή Sernam-μεταξύ 25 και 35 kg	Τιμή αγοράς (για το ίδιο βάρος)
Τιμή/kg σε ευρώ	[…]	[…]	1,07
Βάρος ανά αποστολή σε kg	[…]	[…]	29,00

(74) Για τις αποστολές της Sernam που τοποθετούνται στο μέσο βάρος της αγοράς, η τιμή της Sernam είναι λοιπόν […] ευρώ/kg, έναντι μέσης τιμής 1,07 ευρώ/kg στην αγορά. Σε αυτό το μέσο βάρος, η τιμή που εφαρμόζει η Sernam είναι επομένως υψηλότερη από εκείνην της αγοράς.

(75) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η άνοδος των τιμών της Sernam είναι […] μονάδες το 1ο τρίμηνο του 2003 σε σχέση με το 1ο τρίμηνο του 2001, έναντι ανόδου των τιμών της αγοράς κατά 13 μονάδες. Ταυτόχρονα, το βάρος αποστολής στη Sernam αυξήθηκε κατά πολύ (αύξηση κατά […] μονάδες), ως προς την αγορά (πτώση κατά 7 μονάδες). Από τη στιγμή που η τιμή ανά χιλιόγραμμο φθίνει με το βάρος, εάν το μέσο βάρος των αποστολών της Sernam αυξηθεί αισθητά η δε τιμή της αγοράς πέσει, θα μπορούσε να συναχθεί ότι η αξία του δείκτη τιμής/kg της Sernam θα πέσει αισθητά. Ο δείκτης όμως τιμής/kg της Sernam αυξάνεται και η αύξηση αυτή είναι μάλιστα μεγαλύτερη από εκείνην της αγοράς. Η άνοδος της τιμής ανά χιλιόγραμμο της Sernam είναι επομένως σημαντικά ανώτερη από εκείνην της αγοράς. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία του δευτέρου τριμήνου του 2003 εξαιρουμένων των νυκτερινών παραδόσεων της Sernam.

(76) Συνήθεις ταχυμεταφορές: Οι γαλλικές αρχές σημειώνουν ότι η ίδια ανάλυση πραγματοποιήθηκε για τις αποστολές, των οποίων το βάρος κυμαίνεται από 95 έως 105 kg (μέσο βάρος των αποστολών που παρατηρείται στην αγορά ταχυμεραφορών).

(77)

2ο τρίμηνο 2003 ταχυμεταφορές	Sernam	Τιμή Sernam-μεταξύ 95 και 105 kg	Τιμή αγοράς
Τιμή/kg σε ευρώ	[…]	[…]	0,33
Βάρος ανά αποστολή σε kg	[…]	[…]	98,00

(78) Για τις αποστολές της Sernam που τοποθετούνται στο μέσο βάρος της αγοράς, η τιμή της Sernam είναι […] ευρώ/kg, υψηλότερη επομένως από εκείνην της αγοράς.

(79) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές σημειώνουν ότι η άνοδος των τιμών σε σχέση με την αγορά είναι μεγαλύτερη […] για τη Sernam κατά την περίοδο 1ο τρίμηνο 2001 – 1ο τρίμηνο 2003 (και ακριβώς η ίδια για την περίοδο 1ο τρίμηνο 2001 – 2ο τρίμηνο 2003). Ταυτόχρονα, το βάρος αποστολής της Sernam αυξήθηκε ελαφρά (άνοδος κατά […] μονάδες), σε σχέση με την αγορά (πτώση κατά 3 μονάδες). Επειδή η τιμή ανά χιλιόγραμμο φθίνει με το βάρος, η εξέλιξη της τιμής της Sernam ήταν επομένως και ταχύτερη από εκείνην της αγοράς. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία του δευτέρου τριμήνου του 2003.

4.6. **Εξέλιξη του αποτελέσματος της Sernam**

(80) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν καταρχήν ότι η Sernam δεν υποχρεούται από το νόμο να τηρεί ενοποιημένους λογαριασμούς και ότι, ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατόν να κατηγορηθεί για το γεγονός ότι δεν δημοσίευσε πληροφορίες για τους λογαριασμούς αυτούς. Οι γαλλικές αρχές πάντως κοινοποίησαν στην Επιτροπή τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της Sernam για το 2002.

(81) Σε ό,τι αφορά τα αποτελέσματα από το 2000 έως την πρόβλεψη για το 2006, οι γαλλικές αρχές παρέχουν τα εξής στοιχεία:

	2000	2001	2002	Πρόβλεψη 2003	Πραγμ. 2003	2004	2005	2006
Κύκλος εργασιών	552	573	449	430	414	431	452	449
Μικτό πλεόνασμα εκμετάλλευσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Προβλέψεις αποσβέσεων	ΔΔ	[…]	[…]	[…]	ΔΔ	[…]	[…]	[…]
Προβλέψεις προμηθειών	ΔΔ	[…]	[…]	[…]	ΔΔ	[…]	[…]	[…]
Κόστος αναδιάρθρωσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εγκατάλειψη συμμετοχικού δανείου	ΔΔ	[…]	[…]	[…]	ΔΔ	[…]	[…]	[…]
Οικονομικό αποτέλεσμα	ΔΔ	[…]	[…]	[…]	ΔΔ	[…]	[…]	[…]
Αποτέλεσμα προ φόρων	-104,0	-102,0	-78,3	-87,7	-85,0	-40,9	0,1	3,4

(82) Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, και με βάση τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία εν μέρει έχουν ήδη τεθεί σε εφαρμογή, η Sernam πρέπει να έχει επιτύχει ισοζύγιο στα αποτελέσματα χρήσης του 2005 και να αρχίσει να σημειώνει κέρδη το 2006.

4.7. **Τα μερίδια της Sernam στην αγορά**

(83) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, από τον πίνακα κατάταξης των επιχειρήσεων ανά δραστηριότητα, ο οποίος καταρτίζεται από τους ελεγκτές με βάση τα στοιχεία του περιοδικού Logistique Magazine, προκύπτει ότι η Sernam ανήλθε στη δεύτερη θέση από την τρίτη που κατείχε στις ταχυμεταφορές στη Γαλλία στο διάστημα από το 1998 έως το 2002, και κατήλθε από την πέμπτη στην έκτη θέση στις αποστολές express την ίδια περίοδο. Οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν τον κάτωθι πίνακα:

	1988				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης
Ταχυμεταφορές στη Γαλλία	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Αποστολές Express στη Γαλλία	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Διεθνές ταχυμεταφορές	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1988				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης	Μερίδιο αγοράς %	Σειρά κατάταξης
Διεθνείς αποστολές Express	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. **Η μείωση του κύκλου εργασιών**

(84) Σύμφωνα με την επιστολή των γαλλικών αρχών της 14ης Απριλίου 2004, η εξέλιξη του κύκλου εργασιών της Sernam έχει ως εξής:

Κύκλος εργασιών (ΚΕ)-1								
ΚΕ της Sernam	2000	2001	2002	2003 (πρόβλεψη)	2003 (πραγμ.)	2004	2005	2006
ΚΕ της Sernam σε εκατ. ευρώ	552	573	449	430	414	431	452	449
ΚΕ της Sernam (βάση 100 το 2000)	100	104	81	78	75	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ
Ετήσια πτώση του ΚΕ σε εκατ. ευρώ		4	- 22	- 4	- 6	ΔΔ	ΔΔ	ΔΔ
% μεταβολή του ΚΕ μεταξύ 2000 και αναγραφόμενου έτους (*)		4	- 19	- 22	- 25	-22	-18	-19

Κύκλος εργασιών (ΚΕ)-2					
Μεκτά δεδομένα ταχυμεταφορώνσε αριθμούς χωρίς διόρθωση της τάσης της αγοράς)	2000	2001	2002	2003 (πρόβλεψη)	% μεταβολή μεταξύ 2000-2003
ΚΕ αποστολών express της Sernam σε εκατ. ευρώ	[…]	[…]	[…]	[…]	*[…]*
ΚΕ ταχυμεταφορών της Sernam σε εκατ. ευρώ	[…]	[…]	[…]	[…]	*[…]*
Λόγος αποτολών express/συνήθους ταχυδρομείου της Sernam	[…]	[…]	[…]	[…]	
ΚΕ αποτολών express + συνήθους ταχυδρομείου (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
ΚΕ αποτολών express (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
% μερίδιο ταχυδρομείου (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	

Κύκλος εργασιών (ΚΕ)-3					
Δεδομένα αποστολών express σε σημεία (βάση 100 το 2000) (δεδομένα με διόρθωση βάσει των αποτελεσμάτων της αγοράς)	2000	2001	2002	2003	% μεταβολή μεταξύ 2000-2003
Ταχυμεταφορές Sernam (*με διόρθωση βάσει των αποτελεσμάτων της αγοράς*)	[…]	[…]	[…]	[…]	*[…]*
Σύνηθες ταχυδρομείο Sernam (*με διόρθωση βάσει των αποτελεσμάτων της αγοράς*)	[…]	[…]	[…]	[…]	*[…]*
Λόγος αποτολών express/συνήθους ταχυδρομείου (*με διόρθωση βάσει των αποτελεσμάτων της αγοράς*)	[…]	[…]	[…]	[…]	

(*) Πληροφορίες που δεν προέρχονται απευθείας από τις γαλλικές αρχές αλλά προστέθηκαν από την Επιτροπή.

(85) Σύμφωνα με τα στοιχεία της Γαλλίας, η εξέλιξη του κύκλου εργασιών της Sernam στις ταχυμεταφορές και τις αποστολές express μεταξύ 2000 και 2003 αποδεικνύει, αφενός, τη μείωση της παρουσίας της Sernam στις δύο αγορές και, αφετέρου, κάποιο επανεστίαση της Sernam στις αποστολές express.

(86) Ο κύκλος εργασιών της Sernam σημείωσε πτώση κατά 18 % μεταξύ 2000 και 2005. Το μέρος του κύκλου εργασιών που συνδέεται με τις συνήθεις ταχυμεταφορές μειώθηκε κατά […] % και εκείνο που συνδέεται με τις αποστολές express κατά […] % μεταξύ 2000 και 2003. Εάν ληφθούν υπόψη οι διορθώσεις των γαλλικών αρχών προκειμένου να συνυπολογισθεί η εξέλιξη της αγοράς, η μείωση του κύκλου εργασιών στις συνήθεις ταχυμεταφορές της Sernam κατά την ίδια περίοδο είναι ακόμη μεγαλύτερη ([…] %), ενώ εκείνη του κύκλου εργασιών στις αποστολές express είναι μικρή της τάξεως του […] % αντί […] %.

(87) Επιπλέον, σύμφωνα με τα στοιχεία των γαλλικών αρχών, έγινε κάποιος αναπροσανατολισμός των δραστηριοτήτων, από τη στιγμή που το ποσοστό των συνήθων ταχυμεταφορών είναι […] το 2000 και […] το 2003. Το μερίδιο των συνήθων ταχυμεταφορών της Sernam έπεσε λοιπόν ενώ ανέβηκε το μερίδιο των αποστολών express. Ωστόσο, από μια άλλη άποψη, εάν ληφθεί υπόψη το άθροισμα του κύκλου εργασιών των συνήθων ταχυμεταφορών και των αποστολών express, οι συνήθεις ταχυμεταφορές αποτελούν τη μεγαλύτερη δραστηριότητα με […] % το 2000 και […] % το 2003 έναντι […] % και […] % αντίστοιχα για τις αποστολές express.

4.9. **Μείωση του δυναμικού**

(88) Το δυναμικό της Sernam έχει μειωθεί ως εξής:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Απόφαση της 23ης Μαΐου 2001	5 050			3 900		2 600	
Απασχολούμενοι στη Sernam στις 31.12			4 257	3 800	3 259	2 995	[…]

(89) Σύμφωνα με την απόφαση της 23ης Μαΐου 2001, έπρεπε να μειωθούν οι εργαζόμενοι με στόχο τους 2 600 το 2004. Στην πραγματικότητα όμως το 2004 ήταν ακόμη 2 995 άτομα αλλά το 2005 θα είναι […], ήτοι ο αριθμός τους θα είναι κάτω του στόχου που είχε καθορισθεί για το 2004.

(90) Η μείωση του προσωπικού που προτείνεται θα επιτρέψει σημαντικές οικονομίες κλίμακας και θα δώσει στη Sernam την ευελιξία και την προσαρμοστικότητα που της είναι αναγκαίες για να επιτύχει τους καινοτόμους στόχους της.

4.10. **Το κλείσιμο και η αναδιοργάνωση εγκαταστάσεων**

(91) Το κλείσιμο εγκαταστάσεων: Οι γαλλικές αρχές σημειώνουν ότι η Sernam θα υπερβεί τους στόχους που έχουν τεθεί στην απόφαση της 23ης Μαΐου 2001 όσον αφορά το κλείσιμο κέντρων διαλογής:

	1999	2000 (31.12)	2001 (30.6)	Στόχος στα τέλη 2002	Στόχος στα τέλη 2003		
Απόφαση της 23.5.2001 για τους στόχους	107	87	80	74	72	32,71 %	
(στις 31.12 κάθε έτους)		2001 (31.12	2002 (31.12)		2003 (31.12)	2004 (31.12)	2005 (31.12)
Αριθ. κέντρων της Sernam		87	74		62	61	61
% μεταβολή μεταξύ 1999 και 2005							-43

Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, τα στοιχεία με πλάγιους χαρακτήρες είναι προβλέψεις.

(92) Αναδιοργάνωση των εγκαταστάσεων: Το παλαιό δίκτυο της Sernam ελάχιστα επέτρεπε την επίτευξη κέρδους, διότι ήταν υπερβολικό σε μέγεθος (σε αριθμό εγκαταστάσεων), άσχημα χωροθετημένο [ιδίως με κέντρα πολύ δαπανηρά επειδή βρίσκονταν μέσα σε πόλεις (Παρίσι)] και διέθετε κέντρα διαλογής άσχημα διατεταγμένα ([1]). Η μείωση των κέντρων της σχεδόν στο ήμισυ και η εν μέρει νέα χωροθέτηση των δραστηριοτήτων διαλογής στα προάστια και σε σημεία που ανταποκρίνονται στο πρόγραμμα οδικών μεταφορών επέτρεψαν να μειωθεί στο ήμισυ το κόστος μίσθωσης της Sernam και αποτελούν καίριο στοιχείο στην ορθολογική οργάνωση και μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των δραστηριοτήτων συγκέντρωσης και αποστολής για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Sernam.

4.11. **Μετεγκατάσταση και εκσυγχρονισμός των υπόλοιπων εγκαταστάσεων**

(93) Από τις μόνιμες εγκαταστάσεις εκμετάλλευσης της Sernam, είκοσι πέντε δεν προσφέρουν φυσικές συνθήκες συμβατές με τους σημερινούς δείκτες παραγωγικότητας του κλάδου. Οι περισσότερες βρίσκονται μέσα σε μεγάλες μητροπόλεις, είναι όμως απαραίτητες για τη συνέχεια και την ακεραιότητα του δικτύου της Sernam. Η Sernam για να εξασφαλίσει την επιστροφή των εγκαταστάσεων αυτών σε βιώσιμη κατάσταση ακολουθεί πολιτική εκσυγχρονισμού επί τόπου όταν η γεωγραφική θέση είναι ικανοποιητική (αυτό αφορά τρεις εγκαταστάσεις) και στην αντίθετη περίπτωση τη μετεγκατάσταση τους σε άλλο σημείο (αυτό αφορά είκοσι τρεις εγκαταστάσεις). Η μετεγκατάσταση γίνεται είτε σε υπάρχοντες χώρους ανακαινισμένους από τη Sernam είτε σε νέους χώρους.

([1]) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι οι χρησιμοποιούμενες εγκαταστάσεις ήταν σχετικά παλαιωμένες. Συχνά βρίσκονταν στο κέντρο των πόλεων και όχι, σαν τις περισσότερες ανταγωνίστριες εταιρείες ταχυμεταφορών, σε περιοχές διακίνησης στην περιφέρειά τους, στις οποίες η πρόσβαση είναι πιο γρήγορη από τους μεγάλους οδικούς άξονες και σε θέση καλύτερη από τις βιομηχανικές ζώνες, οι οποίες συγκεντρώνουν τους περισσότερους πελάτες της Sernam. Η χωροθέτηση αυτή είχε άλλωστε ως άμεση συνέπεια για τη Sernam τα πολύ υψηλά μισθώματα. Υποκαταστήματα μικτής χρήσης (σιδηροδρομικής/οδικής) (σιδηροδρομική αποβάθρα από τη μια πλευρά, οδική από την άλλη) χρησιμοποιούνται από το Μάιο του 2001 μόνον ως οδικής χρήσης. Ως υποκαταστήματα οδικής μεταφοράς διαθέτουν αποβάθρα μιας όψεως. Η χρήση αυτή τα καθιστά ανεπαρκώς παραγωγικά (αποβάθρα μεγαλύτερης επιφανείας από το κλασικό υποκατάστημα με διπλή αποβάθρα, άρα τα δέματα διανύουν μεγαλύτερη απόσταση στην αποβάθρα, άρα περισσότερο προσωπικό διακίνησής τους και περισσότεροι κίνδυνοι φθοράς των δεμάτων). Επιπλέον το ακίνητο δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του σημερινού υλικού: ο περιβάλλων χώρος των αποβαθρών είναι πολύ μικρός και καθιστούν δύσκολους τους ελιγμούς προσέγγισης (άρα πιο χρονοβόρρους από μια εγκατάσταση με σωστή διάταξη), ή ακόμη και αδύνατους σε ορισμένα μέρη, εμποδίζοντας τα φορτηγά της επιχείρησης να προσεγγίζουν τις αποβάθρες στο σημείο των θυρών που θα ωφελούσε τη διαχείριση της αποβάθρας. Μετά την ταξινόμηση του χαρτοφυλακίου της Sernam και την κακή συγκυρία, πολλά υποκαταστήματα ήταν πλέον πολύ μεγάλα.

(94) Αυτό το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και μετεγκατάστασης θα επιτρέψει να βελτιωθεί το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης του δικτύου κατά […] εκατ. ευρώ (ανά πλήρες έτος, εκτός της Ile de France την οποία αφορούν δύο μετεγκαταστάσεις και δύο εκσυγχρονισμοί κέντρων). Όντως, σε αυτές τις εγκαταστάσεις που είναι σύγχρονες, ασφαλείς και βελτιστοποιημένες, η Sernam i) μειώνει την επιφάνεια φορτοεκφόρτωσης κατά 50 %, ii) μειώνει τον αριθμό διοικητικών υπαλλήλων φορτοεκφόρτωσης κατά […] %, iii) μειώνει τον αριθμό διαφιλονικιών για ζημίες στα δέματα, iv) μειώνει τον αριθμό κλαπέντων δεμάτων και v) βελτιστοποιεί την απασχόληση των υπαλλήλων φορτοεκφόρτωσης μειώνοντας την ακινητοποίησή τους. Με τη μετεγκατάσταση σε νέους χώρους επιτυγχάνεται μέση εξοικονόμηση 15 % στα υπάρχοντα μισθώματα.

4.12. **Νέα μηχανογραφικά συστήματα**

(95) Με τη βοήθεια της Geodis, η Sernam μετέφερε το μηχανογραφικό της σύστημα σε δύο νέα πακέτα λογισμικού διαχείρισης («Aanael» και «Alizée 2000»), τα οποία θα βελτιώσουν τις μελλοντικές εργασίες της Sernam.

4.13. **Από τις «συνήθεις ταχυμεταφορές» στις «αποστολές express»**

(96) Οι γαλλικές αρχές σημειώνουν ότι η Sernam συγχώνευσε, τον Ιανουάριο του 2003, τα προγράμματα ταχυμεταφορών και αποστολών express σε ένα και μόνον πρόγραμμα οδικών ([1]) μεταφορών «express» ([2]) το οποίο είναι διαρθρωμένο γύρω από την κλειστή κατεπείγουσα αμαξοστοιχία «Train Bloc Express TBE». Χάρη σε αυτό το πρόγραμμα μεταφοράς, το εργαλείο Sernam είναι σήμερα έτσι ρυθμισμένο ώστε να πραγματοποιούνται μόνον επείγουσες αποστολές και να παραδίδονται όλα τα προϊόντα με ποιότητα επείγουσας εξυπηρέτησης [πιστοποίηση «Cliq» ([3]) η οποία εγγυάται ασφάλεια, αξιοπιστία, έγκαιρη παράδοση και ιχνηλασιμότητα των μεταφερόμενων δεμάτων], αν και μόνον το ένα τρίτο περίπου αποτελεί πραγματική εξυπηρέτηση αποστολών express ([1]). Αυτή η εγγύηση ποιότητας στον πελάτη επέτρεψε ιδίως να μειωθεί αισθητά το κόστος που οφειλόταν στις εκκρεμούσες διαφορές και ταυτόχρονα να μειωθούν ουσιαστικά οι ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης ([4]).

(97) Ο κύκλος εργασιών της Sernam, εάν αναλυθεί στα στοιχεία των διαφόρων τύπων πελατών, δείχνει ότι το […] % του συνολικού κύκλου εργασιών της Sernam (που αντιστοιχεί στο […] % των πελατών) επιτυγχάνεται με πελάτες αποστολών express σε μικτά προϊόντα, στα οποία η Sernam δεν ανταγωνίζεται την προσφορά των καθαρών ταχυμεταφορών που δεν έχουν το στοιχείο του επείγοντος. Έτσι, το […] % του κύκλου εργασιών που επιτυγχάνεται με αυτούς τους πελάτες αναλύεται ως εξής:

— […] % συναφές με υπηρεσίες αποστολών express

— […] % συναφές με υπηρεσίες ταχυμεταφορών και

— […] % συναφές με υπηρεσίες ναύλωσης

(98) Το υπόλοιπο […] % του κύκλου εργασιών της Sernam επιτυγχάνεται από πελάτες που δεν προσφεύγουν στις υπηρεσίες αποστολών express.

([1]) Πληροφορία που έδωσαν οι γαλλικές αρχές στη σύσκεψη της 22.3.2004.

([2]) Υπενθυμίζεται ότι πρόκειται για i) την «Urgence Xpress»: επίδοση την ίδια ημέρα σε μερικές ώρες (με χρήση των αποθηκών των TGV), ii) την «Livraison de nuit» (μεταξύ 4 και 8 ωρών σε ατομική αεροστεγή συσκευασία), iii) την «H Xpress»: επίδοση την επομένη πριν τις 12:00, iv) την «Avantage Xpress»: επίδοση την επομένη πριν τις 18:00, v) την «Tempo Xpress»: επίδοση σε 48/72 ώρες στην Ευρώπη, vi) τη «Lot Xpress»: μεταφορά παρτίδων από 1 έως 25 τόνους στη Γαλλία και στην Ευρώπη και vii) τη «Disram»: βιομηχανική διανομή παλετών.

([3]) Το πιστοποιητικό «Cliq» εγγυάται αξιοπιστία σε όλα τα στάδια της μεταφοράς, άμεση αντίδραση σε όλο το δίκτυο, ασφάλεια σαφών διαδικασιών και διαφάνεια ως προς το χρόνο και σε περίπτωση ανωμαλιών.

([4]) Οι ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης, οι οποίες αφορούσαν μια περίοδο κάλυψης των απαιτήσεων των πελατών άνω των τεσσάρων μηνών στα τέλη του 2000, αποτελούσαν σημαντικό μέρος των 67 εκατ. ευρώ των οικονομικών αναγκών που προαναφέρθηκαν. Το κόστος αυτό μειώθηκε σε 7,8[…] εκατ. ευρώ στις 31 Δεκεμβρίου 2002 και αναμένεται ότι θα φθάσει τα πρότυπα του κλάδου στα τέλη του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

4.14. **Από την οδική στη σιδηροδρομική μεταφορά (κλειστή κατεπείγουσα αμαξοστοιχία)**

(99) Η ιδέα της κλειστής κατεπείγουσας αμαξοστοιχίας «ΤΒΕ»: Η «κλειστή κατεπείγουσα αμαξοστοιχία» «ΤΒΕ» ([1]) είναι ένα τρένο που κυκλοφορεί σε κλειστή διαδρομή, κινείται με υψηλή ταχύτητα, σε καθορισμένες ώρες, με καθορισμένο αριθμό αμαξοστοιχιών και προορίζεται για συνήθεις ταχυμεταφορές και κυρίως αποστολές express, εντάσσεται δε σε ένα πρόγραμμα εξυπηρέτησης που προσφέρει ταυτόχρονα: Ποιότητα, Αξιοπιστία, Ασφάλεια, Ταχύτητα (160 km/h στις συνήθεις γραμμές, 200 km/h στις γραμμές μεγάλης ταχύτητας) και επιτρέπει την παραλαβή σε προχωρημένη ώρα (επομένως καλύτερη ομαδοποίηση).

(100) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, «οι ιδιαιτερότητες αυτής της παροχής υπηρεσιών συνδέονται με τη σιδηροδρομική μεταφορά (η διαχείριση των ΤΒΕ είναι εξίσου αυστηρή όπως των τρένων μεγάλης ταχύτητας, ακόμη κι αν δεν κινούνται αναγκαστικά σε γραμμές μεγάλης ταχύτητας). Η ΤΒΕ εντάσσεται σε μια πολιτική βιώσιμης ανάπτυξης (συμπληρώνει την οδική μεταφορά με βαρέα οχήματα, σε ένα τμήμα της αγοράς – τις αποστολές express– στο οποίο τα φορτηγά 12 τόνων κινούνται σήμερα με ταχύτητα 110 km/h, ταχύτητα που θα τεθεί υπό αμφισβήτηση στο προσεχές μέλλον λόγω της εξέλιξης της κοινοτικής νομοθεσίας ([2])). Εντάσσεται μάλιστα πλήρως στους προσανατολισμούς της Λευκής Βίβλου για την πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010, και στα προγράμματα διαλειτουργικότητας των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων. Αυτή την τεχνική ΤΒΕ επέλεξε η SERNAM προκειμένου να επανεξετάσει προοδευτικά από τις ταχυμεταφορές στις αποστολές express».

(101) Σύμφωνα με τα στοιχεία των γαλλικών αρχών, μια αμαξοστοιχία ΤΒΕ μπορεί να μεταφέρει περίπου 100 m^3 εμπορευμάτων. Τα 1 500 m^3 που μεταφέρθηκαν ημερησίως με ΤΒΕ το 2002 αντιστοιχούσαν σε περίπου 30 φορτηγά ημερησίως. Το 2006, η Sernam προβλέπει ότι θα μεταφέρει με ΤΒΕ το ισοδύναμο 120 φορτηγών ημερησίως, ήτοι 6 000 m^3, συνεισφέροντας έτσι στην αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων και στην προστασία του περιβάλλοντος.

(102) Ανταγωνιστικότητα της ΤΒΕ: Στις δύο σιδηροδρομικές γραμμές με ΤΒΕ, οι οποίες συνδέουν κάθε νύχτα αντίστοιχα το Παρίσι με την Orange, αφενός και αφετέρου, το Παρίσι με το Bordeaux και την Τουλούζη, τα τρένα κινούνται με 160 km/h ή ακόμη και με 200 km/h στις γραμμές μεγάλης ταχύτητας που υπάρχουν μεταξύ αυτών των μητροπόλεων, γεγονός που τις καθιστά πολύ ανταγωνιστικές για τις αποστολές express.

(103) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, «Οι αποστολές express αναπτύσσονται σήμερα στις συνδέσεις μεγάλων αποστάσεων με γρήγορα φορτηγά. Η ΤΒΕ αποτελεί εναλλακτική λύση η οποία επιτρέπει στη SERNAM να απαλλαγεί από την οδική μεταφορά. Η κίνηση της SERNAM απευθείας με ΤΒΕ αντιπροσωπεύει ήδη σήμερα κύκλο εργασιών ύψους […] εκατ. ευρώ (επί κύκλου εργασιών συγκέντρωσης ύψους […] εκατ. ευρώ). Το πρόγραμμα μεταφορών της SERNAM έχει οργανωθεί τεχνικά με βάση την ΤΒΕ και είναι επομένως αναπόσπαστο μέρος της τεχνικής αυτής» ([2]).

(104) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές «Οι εταιρείες αποστολών express καταφεύγουν σε ελαφρά οδικά οχήματα (12t) για την επείγουσα μεταφορά φορτίου. Στις μεγάλες αποστάσεις Βορρά-Νότου, η SERNAM καταφεύγει σε πιο ακριβή σιδηροδρομική λύση από άποψη κόστους έλξης (χωρίς επομένως στρέβλωση του ανταγωνισμού). Ωστόσο, αυτό το πρόσθετο κόστος έλξης αντισταθμίζεται από άλλες βελτιώσεις του προγράμματος μεταφοράς (παράδοση αργά, επομένως καλύτερη ομαδοποίηση),οι οποίες πλεονεκτούν από άποψη εξυπηρέτησης [ταχύτητα, αξιοπιστία, ασφάλεια, προστασία του περιβάλλοντος ([2])].»

(105) Η ΤΒΕ είναι ήδη γεμάτη: Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η μεταφορική ικανότητα των διαφόρων ΤΒΕ που χρησιμοποιούνται στη Γαλλία έχει ήδη κορεσθεί και η Sernam μελετά τη δυνατότητα δημιουργίας και άλλων γραμμών με ΤΒΕ. Πράγματι, για να αντιμετωπίσει τις αυξανόμενες ανάγκες στις σιδηροδρομικές συνδέσεις που προαναφέρθηκαν, η Sernam υπολογίζει να μετεγκαταστήσει 4 μεκτά καταστήματα από το 2005 σε χώρους που θα συνδέονται καλά με το σιδηροδρομικό πρόγραμμα και θα έχουν ικανότητα υποδοχής ΤΒΕ δύο φορές μεγαλύτερη απ' ό,τι σήμερα ([3]). Η Sernam έχει άλλωστε ήδη αρχίσει διαπραγματεύσεις έτσι ώστε από την 1η Ιανουαρίου 2005 η SNCF να είναι σε θέση να της παρέχει την προτεινόμενη μεταφορική ικανότητα.

([1]) Υπενθυμίζεται ότι οι ΤΒΕ αποτελούνται από σύνηθες τροχαίο υλικό στο οποίο έχουν γίνει τεχνικές βελτιώσεις που τους επιτρέπουν να κινούνται με 200 km/h στη γραμμή μεγάλης ταχύτητας: i) συνήθεις σιδηροδρομικές μηχανές με μεγαλύτερη ικανότητα έλξης, ii) συνήθεις αμαξοστοιχίες με ειδικούς άξονες, iii) συρμός περιορισμένου μήκους (9 έως 12 άμαξες κατ'ανώτατο όριο ανάλογα με τη γραμμή) με ηλεκτρονική και αυτόματη κατανομή των δυνάμεων πέδησης μεταξύ των διαφόρων αμαξοστοιχιών ανάλογα με τη θέση τους στο συρμό προκειμένου να αποφεύγεται η ρήξη ζεύξης. Επίσης, οι συρμοί που αποτελούνται από άρρηκτα σύνολα αμαξοστοιχιών έχουν την ίδια αξιοπιστία με εκείνην του TGV. Η Sernam στηριζόμενη στην σιδηροδρομική τεχνογνωσία που απέκτησε στο παρελθόν μπόρεσε έτσι να αναπτύξει τη νέα ιδέα της ΤΒΕ.

([2]) Υπογραμμίσθηκε από την Επιτροπή.

([3]) Πρόκειται για i) δύο επιπλέον αμαξοστοιχίες κλειστής μετ'επιστροφής διαδρομής μεταξύ Παρισιού και Orange, ii) μια αμαξοστοιχία κλειστής μετ' επιστροφής διαδρομής μεταξύ Παρισιού και Bordeaux και iii) μια αμαξοστοιχία κλειστής μετ'επιστροφής διαδρομής μεταξύ Παρισιού και Τουλούζης.

(106) Επίσης, όσον αφορά το πολυτροπικό σύστημα της Sernam (δηλαδή τη συγκέντρωση των τεσσάρων λογαριασμών εκμετάλλευσης των τεσσάρων πολυτροπικών κόμβων (Παρίσι-Chevaleret, Bordeaux, Toulouse, Orange), οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι έγινε προβολή των αποτελεσμάτων των κόμβων στα έτη 2004 έως 2010 με βάση μια στρατηγική προοδευτικής υποκατάστασης της κίνησης ταχυμεταφορών από τις μεταφορές αποστολών express, ιδίως στις μεγάλες αποστάσεις (εγχώριες μεταφορές Βορρά - Νότου).

(107) Η προοδευτική υποκατάσταση των ταχυμεταφορών από τις αποστολές express στις σιδηροδρομικές συνδέσεις (υποβοηθούμενη από την κανονιστική πίεση που καταδικάζει τα φορτηγά να κινούνται στις μεγάλες αποστάσεις με μειωμένη τη μέγιστη ταχύτητα κίνησής τους) επιτρέπει αύξηση των αποτελεσμάτων του πολυτροπικού συστήματος κατά την περίοδο 2005-2010 σε διαδοχικά στάδια. Επειδή οι πολυτροπικοί κόμβοι είναι ειδικά διαμορφωμένοι για τις επείγουσες αποστολές, η υποκατάσταση αυτή γίνεται με σταθερό κόστος ενώ η μεταφερόμενη αξία αυξάνεται.

(108) Σημειώνεται ότι το 2007, η πρόοδος των αποτελεσμάτων των κόμβων επιβραδύνθηκε (κάπως) μετά την έναρξη λειτουργίας του κόμβου του […] και της νέας διάταξης τρένων που μελετάται σε συνεννόηση με την SNCF, τα πάγια έξοδα των οποίων θα αποσβεσθούν το 2007.

(109) Ο λογαριασμός εκμετάλλευσης του πολυτροπικού συστήματος κατά την περίοδο 2003 έως 2010 κατανέμεται ως εξής:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Συνολικός ΚΕ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εισφορά εταίρων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο εξωτερικής υπεργολαβίας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο εσωτερικής υπεργολαβίας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μεκτό περιθώριο εκμεταλλευσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Λειτουργικό κόστος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό περιθώριο κέρδους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Γενικές και διοικητικές δαπάνες	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(110) Ο πίνακας δείχνει συνεχή εξέλιξη με κύκλο εργασιών ο οποίος αναμένεται να διπλασιασθεί περίπου και αποτέλεσμα εκμετάλλευσης το οποίο αναμένεται να τριπλασιασθεί σε επτά χρόνια.

(111) Εταίροι για την εγχώρια και για τη διεθνή ΤΒΕ: Μεσοπρόθεσμα, το σύστημα φαίνεται επίσης ελκυστικό και σε άλλες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ταχυμεταφορών.

(112) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, «Η Sernam προσπαθεί προς το παρόν να ανεύρει και άλλους εταίρους για να επιτύχει όσο το δυνατόν πιο σύντομα τις τεχνικές συνεργασίες που της είναι αναγκαίες για την ανάκαμψή της. Οι τεχνικές συνεργασίες επιτρέπουν όντως στη Sernam να χρησιμοποιεί την εγκατάσταση ενός εταίρου, να επιμερίζεται τα μεταβλητά έξοδά του και να έχει στην ουσία στην εγκατάσταση μόνον την εμπορική ομάδα της. Η οργανική στήριξη έχει μεσοπρόθεσμο στόχο να εξασφαλισθεί βιώσιμη ανάπτυξη της επιχείρησης (και ιδίως του εργαλείου ΤΒΕ) και βραχυπρόθεσμα να επιταχυνθεί η επίτευξη των στόχων του επιχειρηματικού σχεδίου (παραδείγματος χάριν τεχνικές συνεργασίες)».

(113) «Η επίτευξη σύμπραξης είναι όντως αναγκαία για να βελτιστοποιηθεί το εργαλείο ΤΒΕ το οποίο, μακροπρόθεσμα, βάσει των απαιτήσεων που έχουν οι ταχυμεταφορές express από άποψη αξιοπιστίας, ασφάλειας, ταχύτητας και συμβατότητας με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις, αποτελεί για τη Sernam ένα εργαλείο με προοπτικές. Άλλωστε είναι προφανές ότι το σιδηροδρομικό εργαλείο αποβαίνει ακόμη πιο ανταγωνιστικό στις ταχυμεταφορές express όταν οι αποστάσεις έλξης είναι μεγαλύτερες (το πλεονέκτημα της ταχύτητας αποκτά τότε κρισιμότερη αξία)».

(114) «Υπό τις συνθήκες αυτές, η ΤΒΕ είναι ένα εργαλείο που μπορεί να αναπτυχθεί στις διεθνείς και στις διαμεθοριακές συνδέσεις. Είναι επομένως επιτακτική η σύμπραξη με έναν εταίρο διεθνούς εμβέλειας για να αναπτυχθούν όλες οι δυνατότητες της ΤΒΕ. Σήμερα η αγορά των αποστολών express δεσπόζουν οι επιχειρήσεις που μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες σε διεθνή κλίμακα. Η στρατηγική της Sernam στις αποστολές express χρειάζεται λοιπόν αναγκαστικά τη σύμπραξη αυτή».

(115) «Οι γαλλικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι παραμένει πράγματι στη στρατηγική τους να αναζητήσουν, προς όφελος της Sernam, την υποστήριξή της από κάποιο εταίρο».

(116) Για το 2005 άλλωστε η Geodis, της οποίας τα προγράμματα αποστολών express και ταχυμεταφορών είναι αποκλειστικά οδικά, πρόκειται να χρησιμοποιήσει την τεχνική της ΤΒΕ στις μεγάλες αποστάσεις μέσω της Sernam. Ενδιαφέρον προς τη Sernam για μια τέτοια τεχνική έχουν εκδηλώσει και άλλες εταιρείες αποστολών express, όπως η TAT Express.

(117) Αποφυγή του μονοπωλίου της Sernam: Υπενθυμίζεται ότι στη Γαλλία η Sernam είναι πρωτοπόρος στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών ταχυμεταφορών μέσω της ιδέας ΤΒΕ διότι είναι, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, η μόνη επιχείρηση που αναπτύσσει μια νέα ιδέα σιδηροδρομικής ομαδοποίησης. Πάντως, κατά τις γαλλικές αρχές, [1] «η SERNAM δεν έχει το μονοπώλιο της ΤΒΕ, από τη στιγμή που οιοσδήποτε μεταφορέας μπορεί να ζητήσει από την Fret SNCF αντίστοιχη εξυπηρέτηση. Μέχρι σήμερα όμως κανένας ανταγωνιστής της SERNAM δεν έχει υποβάλει ρητή αίτηση στη Fret SNCF. Η Fret SNCF επιβεβαιώνει άλλωστε ότι είναι έτοιμη να παρέχει υπό τους ιδίους όρους αντίστοιχη εξυπηρέτηση σε οποιαδήποτε επιχείρηση της το ζητήσει. Από πλευράς της, η SERNAM έχει απαντήσει θετικά στα αιτήματα μιας επιχείρησης για τεχνική συνεργασία στην ΤΒΕ, η οποία επιθυμούσε να υπολογίσει την καταλληλότητα και την αποτελεσματικότητά της.».

4.15. **Το άνοιγμα των συμβάσεων μεταφοράς Τύπου, αποσκευών και προμηθειών της SNCF στον ανταγωνισμό**

(118) Όπως επεσήμαναν στην έκθεση της 17ης Ιουνίου 2002, οι γαλλικές αρχές και η SNCF τήρησαν όλες τις υποχρεώσεις που είχαν αναλάβει. Διευκρίνισαν ότι άνοιξαν τις συμβάσεις αυτές στον ανταγωνισμό, όπως είχαν δεσμευθεί με τις επιστολές τους της 4ης Δεκεμβρίου 2000 και της 10ης Απριλίου 2001. Σε απάντηση στο σημείο 77 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν στη συνέχεια τις ημερομηνίες ανοίγματος των συμβάσεων αυτών στον ανταγωνισμό οι οποίες δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, και τα αντίστοιχα ποσά.

(119) Η παροχή υπηρεσιών που εξασφάλιζε η Sernam αφορούσε:

— τη μεταφορά υπηρεσιακών φακέλων μεταξύ των κέντρων διαλογής,

— τη μεταφορά εμπορικών εγγράφων της διεύθυνσης Μεγάλων Γραμμών,

— τη μεταφορά των υπηρεσιών έκδοσης εισιτηρίων Μεγάλων Γραμμών,

— τη μεταφορά προμηθειών για λογαριασμό των διευθύνσεων υλικού, υποδομής και αγορών,

— τη μεταφορά του ημερήσιου τύπου και των περιοδικών,

— τη μεταφορά αποσκευών.

(120) Για την παροχή των τεσσάρων πρώτων υπηρεσιών: Η Επιτροπή πληροφορήθηκε την ανανέωση των αντίστοιχων συμβάσεων. Η ανανέωση έγινε με αυστηρή τήρηση των δεσμεύσεων απέναντι στην Επιτροπή να συναφθούν οι συμβάσεις αυτές κατόπιν ανοικτού διαγωνισμού (πρόσκληση υποβολής προσφορών).

[1] Επιστολή των γαλλικών αρχών της 14ηςΑπριλίου 2004 που πρωτοκολλήθηκε στις 15 Απριλίου 2004 με τον αριθμό A/18141.

(121) Για να τηρήσει τη δέσμευση αυτή, η SNCF με επιστολή της στις 20 Ιουνίου 2001 ζήτησε από τη Sernam τη λύση των κάτωθι συμβάσεων στις 31 Ιανουαρίου 2002:

— σύμβαση μεταφορών μεταξύ Sernam και SNCF (Διεύθυνση υλικού),

— σύμβαση μεταφορών μεταξύ Sernam και SNCF (Διεύθυνση υποδομής),

— σύμβαση μεταφορών μεταξύ Sernam και SNCF (Διεύθυνση αγορών),

— σύμβαση μεταξύ Sernam και SNCF για τη μεταφορά εμπορικών εγγράφων της Διεύθυνσης Μεγάλων Γραμμών,

— σύμβαση μεταξύ Sernam και SNCF για τη μεταφορά υπηρεσιακών φακέλων,

— σύμβαση μεταξύ Sernam και SNCF για διάφορες μεταφορές.

(122) Η σύμβαση μεταξύ Sernam και SNCF για τις μεταφορές των υπηρεσιών έκδοσης εισιτηρίων δεν σχετιζόταν με την ανωτέρω επιστολή από τη στιγμή που, επειδή η σύμβαση υπογράφηκε αργά, η SNCF είχε ορίσει τη λήξη της στις 31 Ιανουαρίου 2002, όπως είχε προτείνει η Επιτροπή.

(123) Στις 20 Ιουλίου 2001, οι προκηρύξεις ανοίγματος των ανωτέρω συμβάσεων στον ανταγωνισμό δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* με καταληκτική ημερομηνία απάντησης των υποψηφίων την 31η Αυγούστου 2001.

(124) Εξέλιξη από τον Ιούλιο του 2001: Δύο υποψήφιοι εκδήλωσαν το ενδιαφέρον τους μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης: η Sernam και η TCS. Η υποψηφιότητα της TCS δεν έγινε δεκτή από τη Διεύθυνση αγορών της SNCF, διότι μπορούσε να ανταποκριθεί στο αίτημα της SNCF σε πολύ μικρό βαθμό και διότι δεν μπορούσε ιδίως να διαχειρισθεί τις αποστολές μεγάλου βάρους και όγκου. Ελλείψει άλλων αποδεκτών υποψηφιοτήτων, η SNCF ζήτησε με επιστολής της στις 10 Οκτωβρίου 2001 από τη Sernam να θεωρήσει ότι καθίσταται άκυρη η προηγούμενη επιστολή της 20ής Ιουνίου 2001 και να παρατείνει όλες τις συμβάσεις έως τις 31 Οκτωβρίου 2002.

(125) Με επιστολή της στις 19 Οκτωβρίου 2001, η Sernam επιβεβαίωσε ότι συμφωνεί να παραταθούν οι συμβάσεις έως τις 31 Οκτωβρίου 2002. Με επιστολή της στις 31 Ιανουαρίου 2002, η Διεύθυνση αγορών παρέτεινε τις συμβάσεις έως τις 31 Οκτωβρίου 2002.

(126) Εξέλιξη το 2002: Στις αρχές του 2002, άρχισε η διαδικασία πρόσκλησης για την υποβολή υποψηφιοτήτων, ενόψει της υποβολής προσφορών που θα επέτρεπαν την ανάθεση των εξής συμβάσεων πριν τις 31 Οκτωβρίου2002:

— σύμβαση μεταφορών μεταξύ Sernam και SNCF (Διεύθυνση υλικού),

— σύμβαση μεταφορών μεταξύ Sernam και SNCF (Διεύθυνση υποδομής),

— σύμβαση μεταφορών μεταξύ Sernam και SNCF (Διεύθυνση αγορών),

— σύμβαση μεταξύ Sernam και SNCF για τη μεταφορά εμπορικών εγγράφων της Διεύθυνσης Μεγάλων Γραμμών,

— σύμβαση μεταξύ Sernam και SNCF για τη μεταφορά των υπηρεσιών έκδοσης εισιτηρίων,

— σύμβαση μεταξύ Sernam και SNCF για τη μεταφορά υπηρεσιακών φακέλων,

— σύμβαση μεταξύ Sernam και SNCF για διάφορες μεταφορές.

(127) Σε αυτήν την πρόσκληση υποβολής προσφορών διευκρινίζονταν λεπτομερώς τα χαρακτηριστικά των ροών κίνησης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, τα κριτήρια επιλογής των υποψηφίων, οι προβλέψεις των συμβάσεων οι οποίες είχαν επικαιροποιηθεί με βάση τα στοιχεία των εννέα πρώτων μηνών του 2001 και οι κανόνες ανάθεσης.

(128) Όλη η σύμβαση χωρίσθηκε σε τέσσερα τμήματα, καθένα από τα οποία θα αποτελούσε τα αντικείμενο ανεξάρτητης πρόσκλησης υποβολής προσφορών προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες που σχετίζονται με τη φύση της κίνησης, της συνέργιας μεταξύ διαφόρων συμβάσεων και ότι συνέφερε να ομαδοποιηθούν οι συμβάσεις μικρού και εξατομικευμένου όγκου με την κίνηση μεγαλύτερου όγκου βιομηχανικού χαρακτήρα, έτσι ώστε να υπάρξει πιο ανταγωνιστική προσφορά εξυπηρέτησης.

(129) Έτσι, κάθε σύμβαση περιλάμβανε παροχή υπηρεσιών ταχυμεταφορών, αποστολών express και ναύλωσης και κάθε υποψήφιος έπρεπε να μπορεί να προτείνει για κάθε σύμβαση την υλοποίηση όλων των παροχών.

(130) Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, δημοσιεύθηκε νέα περιοδική και ενδεικτική πρόσκληση υποβολής προσφορών (API) κοινή για όλες τις συμβάσεις, καθώς και προσκλήσεις διαβούλευσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 18ης Φεβρουαρίου 2002 για κάθε μια από τις εξής τέσσερις συμβάσεις (παρτίδες):

— μεταφορά υπηρεσιακών φακέλων μεταξύ των κέντρων διαλογής,

— μεταφορά εμπορικών εγγράφων της Διεύθυνσης Μεγάλων Γραμμών,

— μεταφορά εισιτηρίων Μεγάλων Γραμμών,

— μεταφορές προμηθειών (για τις Διευθύνσεις «Αγορών», «Υλικού», «Υποδομής» και διαφόρων μεταφορών).

(131) Ως καταληκτική ημερομηνία απάντησης είχε ορισθεί η 27η Μαρτίου 2002. Μέχρι την ημερομηνία αυτή, είχαν υποβληθεί τρεις υποψηφιότητες:

— Sernam: για όλες τις παρτίδες,

— TCS: για όλες τις παρτίδες,

— Chronopost: για την παρτίδα αριθ. 1 μόνον.

(132) Η TCS έθεσε υποψηφιότητα για όλες τις παρτίδες αλλά με κύκλο εργασιών κάτω των 100 εκατ. ευρώ δεν μπορούσε να είναι υποψήφια για την παρτίδα αριθ. 4. Επιπλέον, εξειδικευμένη στη μεταφορά «μικρών δεμάτων», δεν μπορούσε να ανταποκριθεί στη μεταφορά βαρέων αποστολών και στη ναύλωση που προβλεπόταν για τις παρτίδες αριθ. 2 και 3. Επομένως με την TCS ήταν δυνατόν να γίνουν διαβουλεύσεις μόνον για την παρτίδα αριθ. 1 «υπηρεσιακοί φάκελοι».

(133) Η Chronopost ήθελε να διαπραγματευθεί μόνον για την παρτίδα αριθ. 1 «υπηρεσιακοί φάκελοι».

(134) Η Sernam ήταν η μόνη που υπέβαλε υποψηφιότητα για όλες τις παρτίδες και η μόνη που πληρούσε τους απαιτούμενους όρους για να μετέχει και στις τέσσερις συμβάσεις.

(135) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών οδήγησε στην ανάθεση της παρτίδας αριθ. 1 στην εταιρεία TCS στις 31 Ιουλίου 2002, εταιρεία εκτός του ομίλου SNCF, με έναρξη της παροχής υπηρεσιών της στις 4 Νοεμβρίου 2002. Το ύψος της σύμβασης αξιολογήθηκε σε 4,5 εκατ. ευρώ για μια τριετία.

(136) Η σύμβαση για τη μεταφορά εμπορικών εγγράφων της Διεύθυνσης Μεγάλων Γραμμών, με έναρξη της παροχής υπηρεσιών από την 1η Ιανουαρίου 2003, υπογράφηκε με τη Sernam στις 26 Δεκεμβρίου 2002, το δε ύψος της σύμβασης ήταν 2,12 εκατ. ευρώ και η διάρκειά της δύο τουλάχιστον χρόνια με δυνατότητα ανανέωσης για ένα έτος, ήτοι τρία χρόνια κατ'ανώτατο όριο.

(137) Η σύμβαση για τη μεταφορά των υπηρεσιών έκδοσης εισιτηρίων της Διεύθυνσης Μεγάλων Γραμμών, με έναρξη της παροχής υπηρεσιών από την 1ης Ιανουαρίου 2003, υπογράφηκε με τη Sernam στις 26 Δεκεμβρίου 2002, το δε ύψος της σύμβασης ήταν 1,57 εκατ. ευρώ και η διάρκειά της δύο τουλάχιστον χρόνια με δυνατότητα ανανέωσης για ένα έτος, ήτοι τρία χρόνια κατ'ανώτατο όριο.

(138) Οι συμβάσεις μεταφορών της Διεύθυνσης υλικού και υποδομής και της Διεύθυνσης αγορών και διαφόρων μεταφορών, με έναρξη της παροχής υπηρεσιών από την 1ης Φεβρουαρίου 2003, υπογράφηκαν με τη Sernam στις 27 Φεβρουαρίου 2003. Αρχικά είχε προβλεφθεί να είναι 4ετής η μέγιστη διάρκεια της σύμβασης, αλλά λόγω της ανεπάρκειας των υποψηφίων, η SNCF αποφάσισε να περιορίσει τη διάρκεια των συμβάσεων σε δύο χρόνια συν ανανέωσή της κατά ένα χρόνο, δηλαδή τρία χρόνια κατ'ανώτατο όριο, πριν προκηρύξει νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών. Το ύψος της σύμβασης αξιολογήθηκε σε 36,1 εκατ. ευρώ με τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν τον Ιούνιο του 2002.

(139) Για τη μεταφορά του Τύπου, δημοσιεύθηκε πρόσκληση διαβούλευσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 8ης Ιουλίου 2002. Παρουσιάσθηκαν δύο υποψήφιοι: η εταιρεία Beugniet, θυγατρική της Bourgey Montreuil, και η Sernam. Επειδή η εταιρεία Beugniet δεν διέθετε δομές κατάλληλες για το μέγεθος της αγοράς αυτής, κρίθηκε αποδεκτή μόνον η υποψηφιότητα της Sernam.

(140) Όντως, η μεταφορά του τύπου που αναλογεί στην SNCF απαιτεί σοβαρή οργάνωση, διότι καλύπτει όλο σχεδόν το γαλλικό έδαφος. Η οργάνωση συνίσταται στη συλλογή τύπου από τυπογραφεία/βιβλιοδετεία σε χώρους συγκέντρωσης, την παράδοσή του σε 350 πρακτορεία από τα κέντρα διανομής και την γρήγορη διοχέτευσή του από τα κέντρα συγκέντρωσης στα κέντρα διανομής.

(141) Ανοίγοντας την αγορά μεταφοράς του τύπου στον ανταγωνισμό, η SNCF είχε ως στόχο να βρει έναν φορέα παροχής υπηρεσιών στον οποίο θα μπορούσε να παραχωρήσει το δίκτυο συγκέντρωσης και διανομής που διαθέτει ήδη για άλλου είδους κυκλοφορία και όχι έναν φορέα παροχής χωρίς δική του κατάλληλη δομή που θα ήταν αναγκασμένος είτε να δημιουργήσει νέα οργάνωση σχεδόν αποκλειστικά για τη μεταφορά του Τύπου, είτε να την αναθέσει υπεργολαβικά.

(142) Επίσης, για να εξασφαλίσει ότι οι υποψήφιοι διέθεταν πράγματι δομές κατάλληλες για το μέγεθος της αγοράς, έκρινε ότι ο κύκλος εργασιών τους έπρεπε να είναι υψηλότερος από εκείνον που επικρατεί στην αγορά. Το ύψος του κύκλου εργασιών στην αγορά μεταφοράς τύπου υπολογίσθηκε πριν τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών σε περίπου 29 εκατ. ευρώ ετησίως.

Στην πρόσκληση υποβολής προσφορών, για να προσδιορισθεί η απαίτηση αυτή σε σχέση με τις δομές των υποψηφίων, το κατώτατο ύψος του κύκλου εργασιών που απαιτείτο για την υποβολή προσφοράς καθορίσθηκε στο τριπλάσιο του ετήσιου ύψους του κύκλου εργασιών της αγοράς, δηλαδή άνω των 100 εκατ. ευρώ, κατόπιν στρογγυλοποίησης.

(143) Με κύκλο εργασιών 24 εκατ. ευρώ το 2001, η εταιρεία Beugniet προφανώς δεν είχε αρκετό μέγεθος.

(144) Συνάφθηκε λοιπόν νέα σύμβαση με τη Sernam από την 1η Φεβρουαρίου 2003. Όπως και για τη σύμβαση για τη μεταφορά προμηθειών, περιορίσθηκε η διάρκεια της σύμβασης σε τουλάχιστον δύο έτη, με δυνατότητα ανανέωσης για ένα έτος μόνον, ήτοι συνολικά τρία έτη πριν την προκήρυξη νέας πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

(145) Το ύψος της σύμβασης, το οποίο υπολογίσθηκε συναρτήσει της κίνησης που σημειώθηκε το 2002, ανέρχεται με τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν το Νοέμβριο του 2002 σε 95,65 εκατ. ευρώ, για μέγιστη διάρκεια τριών ετών.

(146) Για τη μεταφορά συνοδευόμενων αποσκευών: από τους πελάτες των Μεγάλων Γραμμών, δημοσιεύθηκε πρόσκληση διαβούλευσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 22ας Μαΐου 2002. Παρουσιάσθηκαν τέσσερις επιχειρήσεις αλλά έγινε δεκτή μόνον η υποψηφιότητα της Sernam. Οι άλλες τρεις υποψηφιότητες απορρίφθηκαν:

(147) Η εταιρεία B2S, διότι υπέβαλε υποψηφιότητα μόνον για τη διαχείριση του κέντρου κλήσης των πελατών, ενώ η ειδοποίηση διαβούλευσης διευκρίνιζε ότι η σύμβαση ήταν αδιαίρετη.

(148) Η εταιρεία TCS, διότι δεν διέθετε δομές κατάλληλες για τις απαιτήσεις της σύμβασης.

(149) Η εταιρεία FIXEMER, διότι δεν υπέβαλε τον φάκελο υποψηφιότητας, όπως απαιτείτο.

(150) Επειδή μόνον η υποψηφιότητα της Sernam μπορούσε να γίνει δεκτή, η νέα σύμβαση συνάφθηκε με ημερομηνία έναρξης την 1η Απριλίου 2003 και η διάρκειά της περιορίσθηκε επίσης σε δύο χρόνια, με δυνατότητα ανανέωσής της για ένα χρόνο πριν προκηρυχθεί νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών. Το ποσό της σύμβασης, το οποίο υπολογίσθηκε με βάση τις κινήσεις που σημειώθηκαν το 2002, ανέρχεται σε 40,3 εκατ. ευρώ με τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν τον Οκτώβριο του 2002 για μέγιστη περίοδο τριών ετών. Οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή ότι η ειδοποίηση διαβούλευσης για την «παρτίδα 4» περιείχε ως κριτήριο επιλογής ελάχιστο κύκλο εργασιών τον οποίο δεν είχε η TCS. Το κριτήριο αυτό ήταν επιβεβλημένο διότι η «παρτίδα 4» αφορούσε τη μεταφορά ογκωδών βιομηχανικών τεμαχίων (άξονες TGV, στρωτήρες …) και επιβάλλει τη συνεργασία με επιχειρήσεις που διαθέτουν ανάλογους κύκλους εργασιών και μέσα. Συναρτήσει επίσης των πληροφοριών που διαβιβάσθηκαν, πρέπει εξάλλου να γίνει άλλωστε διαχωρισμός μεταξύ της παρτίδας 4, των παρτίδων 2 και 3, και της παρτίδας 1. Όπως περιγράφηκε προηγουμένως, η παρτίδα 4 αφορά τη μεταφορά ογκωδών βιομηχανικών τεμαχίων, οι παρτίδες 2 και 3 τις «βαριές ταχυμεταφορές» και τη «ναύλωση», και η παρτίδα 1 τη μεταφορά «υπηρεσιακών φακέλων». Η TCS, όντας εξειδικευμένη στη μεταφορά των «μικρών δεμάτων», μπορούσε να διαβουλευθεί μόνον για την παρτίδα 1 των «υπηρεσιακών φακέλων». Η παρτίδα 1 ανατέθηκε στην εταιρεία TCS. Από τη στιγμή λοιπόν που η Sernam ήταν η μόνη εταιρεία που απέμενε ως υποψήφια και μπορούσε να αναλάβει τις παρτίδες 2, 3 και 4, συνάφθηκαν με αυτήν οι αντίστοιχες συμβάσεις.

(151) Οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή ότι κατά κανένα τρόπο δεν ανατέθηκε η σύμβαση στη Sernam επειδή είχε υποβάλει υποψηφιότητα για όλες τις παρτίδες.

(152) Συμπέρασμα: Το ποσό των πέντε συμβάσεων που συνάφθηκαν με τη Sernam υπολογίσθηκε, με βάση τις προβλέψεις κίνησης, σε 175,74 εκατ. ευρώ. Η Επιτροπή, στην απόφασή της στις 23 Μαΐου 2001, επεσήμαινε ότι οι συμβάσεις αντιπροσώπευσαν για έντεκα μήνες του οικονομικού έτους 2000 ύψος περίπου 55,3 εκατ. ευρώ, δηλαδή 181 εκατ. ευρώ εάν μεταφερθεί σε τρία χρόνια. Εάν ληφθεί υπόψη ότι η σύμβαση για τους υπηρεσιακούς φακέλους δεν ανατέθηκε στη Sernam (4,5 εκατ. ευρώ για τρία χρόνια), η σύγκριση των δύο άλλων ποσών δείχνει ελαφρά πτώση σε τρέχουσες τιμές, παρά τη γενικότερη εξέλιξη των τιμών.

(153) Έτσι, από τις πληροφορίες και τα συνημμένα δικαιολογητικά προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές πράγματι τήρησαν τη δέσμευσή τους να ανοίξουν τις συμβάσεις προμηθειών, τύπου και αποσκευών στον ανταγωνισμό, προκηρύσσοντας διαφανείς και κανονικές προσκλήσεις υποβολής προσφορών. Μολονότι οι προσκλήσεις αυτές οδήγησαν στην αλλαγή ενός μόνον αναδόχου, το άνοιγμα των συμβάσεων στον ανταγωνισμό επιτρέπει σήμερα να επιβεβαιωθεί ότι οι συμβάσεις που συνάφθηκαν μεταξύ της Sernam και της SNCF δεν αποτελούν σε καμιά περίπτωση ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης.

5. ΤΑ ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΗΣΑΝΤΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ SERNAM 1 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ

(154) Τα νέα στοιχεία που σημειώθηκαν μετά την απόφαση Sernam 1 συνοψίζονται ως εξής:

α) Η Geodis δεν αγόρασε το 60 % της Sernam όπως είχε προβλεφθεί αλλά το 15 %, η δε COGIP αγόρασε και αυτή 15 % της Sernam.

β) Τα μερίδια των 15 % που αγόρασαν η Geodis και η COGIP μεταβιβάσθηκαν εκ νέου στην SNCF μετά την κίνηση της διαδικασίας από την Επιτροπή, γεγονός που προκάλεσε και τη ρήξη εφαρμογής του δευτέρου πρωτοκόλλου που είχε υπογράψει η SNCF με τη Geodis και τη COGIP αντίστοιχα.

γ) Η SCS Sernam μετατράπηκε σε Α.Ε. (έτσι ώστε να επιτραπεί η συμμετοχή της Geodis κατά 15 %, με αποτέλεσμα η Geodis να μην ευθύνεται εξ ολοκλήρου για τη Sernam).

δ) Η διάρκεια της αναδιάρθρωσης παρατείνεται για ένα, ή και δύο χρόνια (από το 2004 έως το 2005-2006).

ε) Το ύψος της ενίσχυσης πρέπει να αυξηθεί κατά 41 εκατ. ευρώ.

στ) Σύμφωνα με τους καταγγέλλοντες, η Sernam εξακολουθεί να εφαρμόζει επιθετικές τιμές στην αγορά, ενώ οι γαλλικές αρχές δηλώνουν το αντίθετο.

ζ) Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι τήρησαν τους όρους για το κλείσιμο συγκεκριμένου αριθμού εγκαταστάσεων, για τη μείωση του προσωπικού και τη μείωση του κύκλου εργασιών όπως προβλεπόταν στην απόφαση 1.

η) Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι τήρησαν τους όρους για το άνοιγμα των συμβάσεων μεταφοράς μεταξύ της SNCF και της Sernam στον ανταγωνισμό.

θ) Η Sernam αναπτύσσει ένα νέο είδος αποστολών express.

ι) Το φάσμα των διαφόρων αποστολών express συνδυάζεται με την καινοτόμο ανάπτυξη της TBE που αφορά ένα νέο τμήμα της αγοράς, το οποίο έχει ακόμη δυνατότητες ανάπτυξης και δεν πάσχει επομένως από υπερεπάρκεια δυναμικού. Αυτό σε αντίθεση με τις υπηρεσίες ομαδοποίησης/ταχυμεταφορών της Sernam, οι οποίες αφορούν στάσιμα τμήματα της αγοράς, ή ακόμη και σε παρακμή. Όντως, οι οδικές μεταφορές, οι οποίες είναι κανονικά το κύριο μέσο διοχέτευσης των ταχυμεταφορών (ομαδοποιημένων και απομαδοποιημένων), αποτελούν ένα τμήμα της αγοράς χαρακτηριζόμενο από διαρθρωτική υπερεπάρκεια, ακόμη κι αν σήμερα θεωρείται ότι βρίσκεται σε ισορροπία, μετά τη διεύρυνση της Ένωσης.

(155) Υπενθυμίζεται ότι το αρχικό κόστος της αναδιάρθρωσης ήταν 515 εκατ. ευρώ [1]. Η Γαλλία προτίθεται να αυξήσει την αρχική ενίσχυση αναδιάρθρωσης των 448 εκατ. ευρώ κατά 41 εκατ. ευρώ, οπότε η ενίσχυση αναδιάρθρωσης θα φθάσει τα 489 εκατ. ευρώ.

6. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

6.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(156) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(157) Παρά το γεγονός ότι τα στοιχεία που χαρακτήριζαν την απόφαση Sernam 1 εξακολουθούν να υφίστανται, η Επιτροπή οφείλει να εξασφαλίσει ότι τα τέσσερα κριτήρια του άρθρου 87 παράγραφος 1 πληρούνται πράγματι για όλα τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή ή πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή μετά τις 23 Μαΐου 2001. Στο πλαίσιο αυτό, οφείλει επίσης να λάβει υπόψη την εξέλιξη του κοινοτικού δικαίου και πιο συγκεκριμένα την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση «Stardust Marine» [2].

(158) Πράγματι, σύμφωνα με την απόφαση αυτή, χρειάζεται να ελεγχθεί ότι για κάθε επιδότηση η απόφαση καταβολής της καταλογίζεται στο κράτος προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον πληρούται το ένα από τα τέσσερα κριτήρια του άρθρου 87 παράγραφος 1, το κριτήριο των «κρατικών πόρων».

6.1.1. *Πόροι του Δημοσίου*

(159) Σύμφωνα με την προεκτεθείσα περιγραφή, διαπιστώνεται ότι η SNCF, ως ΔΕΒΙ, είναι μια δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια της οδηγίας 2000/52/ΕΚ της Επιτροπής της 26ης Ιουλίου 2000 για την τροποποίηση της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ της 25ης Ιουνίου 1980 περί της διαφάνειας των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων [3], δεδομένου ότι οι δημόσιες αρχές μπορούν να ασκούν άμεσα ή έμμεσα δεσπόζουσα επιρροή στην SNCF, είτε λόγω δικαιωμάτων κυριότητας, είτε λόγω της χρηματοοικονομικής συμμετοχής ή λόγω των κανόνων που τη διέπουν.

(160) Ως εκ τούτου, τα ποσά των 503 εκατ. ευρώ και των 41 εκατ. ευρώ που κατέβαλε η SNCF/το γαλλικό κράτος στη Sernam είναι πόροι του Δημοσίου.

6.1.2. *Καταλογισμός στο κράτος*

(161) Υπό τους όρους αυτούς, είναι πολύ δικαιολογημένο να εικάζεται ότι η SNCF δρα υπό κρατικό έλεγχο. Το τεκμήριο αυτό στηρίζεται σε πολλές «ενδείξεις» που απορρέουν από την απόφαση του Δικαστηρίου στην απόφασή του «Stardust Marine» [4]:

[1] Το ποσό αυτό καλυπτόταν μέχρι 448 εκατ. ευρώ από τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης και με 67 εκατ. ευρώ από τη συνεισφορά της Geodis.

[2] Απόφαση της 16ης Μαΐου 2002 στην υπόθεση C-482/99, Γαλλία/Επιτροπής, Συλλογή - σ. I-4397.

[3] ΕΕ L 193 της 29.7.2000, σ. 75.

[4] Το Δικαστήριο επισημαίνει στη σκέψη 52 ότι:«… το γεγονός και μόνο ότι μια δημόσια επιχείρηση τελεί υπό τον έλεγχο του Δημοσίου δεν αρκεί για να καταλογίζονται στο Δημόσιο τα μέτρα που λαμβάνει, όπως είναι τα επίμαχα εν προκειμένω μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης. Πρέπει επίσης να εξετάζεται κατά πόσον οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν καθ' οιονδήποτε τρόπο στη λήψη των μέτρων αυτών».
Προς το σκοπό αυτό η απόφαση αναφέρει ορισμένες «ενδείξεις» που επιτρέπουν να συναχθεί ότι ένα μέτρο ενίσχυσης που ελήφθη από μια δημόσια επιχείρηση μπορεί να καταλογισθεί στο κράτος, όπως ιδίως είναι «οι απαιτήσεις των δημοσίων αρχών, η ένταξή της στις δομές της δημόσιας διοίκησης, η φύση των δραστηριοτήτων της και η άσκησή τους στην αγορά υπό συνθήκες συνήθους ανταγωνισμού προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, το νομικό καθεστώς της επιχείρησης, δηλαδή αν διέπεται από το δημόσιο δίκαιο ή το κοινό εταιρικό δίκαιο, ο βαθμός της εποπτείας που ασκούν οι δημόσιες αρχές επί της διαχειρίσεως της επιχειρήσεως ή οποιαδήποτε άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη ορισμένου μέτρου, αν ληφθούν υπόψη η έκταση του μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί».

α) Από τα 18 μέλη του διοικητικού συμβουλίου της SNCF, τα επτά εκπροσωπούν απευθείας αρχές του Δημοσίου, οπότε είναι σχετικά έκδηλη η έντονη κηδεμονία που ασκείται από τις αρχές του Δημοσίου (μολονότι αυτά τα επτά μέλη δεν αποτελούν την πλειοψηφία).

β) Το νομικό καθεστώς της SNCF ως ΔΕΒΙ, το οποίο δεν υπάγεται στο κοινό εταιρικό δίκαιο, της προσδίδει μια θέση που της επιτρέπει να ασκεί τις δραστηριότητές της εκτός κανονικών όρων ανταγωνισμού με τους ιδιωτικούς φορείς.

γ) Εξάλλου, με το καθεστώς του ΔΕΒΙ, το οποίο αποκλείει το ενδεχόμενο διαδικασίας κήρυξης πτώχευσης ή αφερεγγυότητας, η Επιτροπή διαπιστώνει, βασιζόμενη στην ανακοίνωσή της για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή εγγυήσεων ([1]), ότι η SNCF διαθέτει απεριόριστη κρατική εγγύηση και ότι έτσι μπορεί να επιτύχει ευνοϊκότερους πιστωτικούς όρους στην αγορά ως προς τις επιχειρήσεις που υπάγονται στο κοινό εταιρικό δίκαιο ([2]). Εφόσον η SNCF χορηγεί κεφάλαια υψηλού επιχειρηματικού κινδύνου που καλύπτονται από απεριόριστη και μη καταβαλλόμενη εγγύηση σε μια επιχείρηση που αντιμετωπίζει οικονομικές δυσκολίες όπως η Sernam, η οποία δραστηριοποιείται σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό (ομαδοποίηση/ταχυμεταφορές/οδικές μεταφορές), παρέχεται πλεονέκτημα στη δικαιούχο επιχείρηση με βάση την ανακοίνωση που προαναφέρθηκε. ([3]) Ακόμη κι αν το κράτος δεν υποχρεωθεί σε πληρωμές στο πλαίσιο της παρεχόμενης εγγύησης, υπάρχει ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, από τη στιγμή που προσφέρεται εγγύηση.

δ) Τέλος, σύμφωνα με το σημείο 15 των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, «οι ενισχύσεις διάσωσης ή αναδιάρθρωσης […] μπορούν να προέρχονται από δημόσιες εταιρείες χαρτοφυλακίου ή εταιρείες επενδύσεων που χρηματοδοτούνται με δημόσιους πόρους» και σύμφωνα με το σημείο 17 «όταν το κράτος χορηγεί ή εγγυάται χρηματοδοτικούς πόρους προς μία εταιρεία η οποία είναι σε δυσχερή χρηματοοικονομική θέση, πρέπει να θεωρηθεί ως πιθανόν η μεταβίβαση αυτή να περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης».

(162) Με αυτά τα δεδομένα, η Επιτροπή κρίνει ότι η συγκεκριμένη χορήγηση πόρων του Δημοσίου από την SNCF στη Sernam είναι καταλογίσιμη στο γαλλικό κράτος και ότι οι κρατικές εγγυήσεις που χορηγήθηκαν στην SNCF συνιστούν ενισχύσεις.

6.1.3. *Τα λοιπά κριτήρια του άρθρου 87 παράγραφος 1*

(163) Εφαρμογή των λοιπών κριτηρίων του άρθρου 87 παράγραφος 1: Τέλος, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, σημειώνεται ότι υφίστανται τότε τα υπόλοιπα στοιχεία που συνιστούν ή όχι κρατικές ενισχύσεις, όπως αυτά είχαν διαπιστωθεί στην απόφαση Sernam 1. Διατηρείται επομένως η εκτίμηση της απόφασης Sernam 1 ως προς την ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση της Sernam, σύμφωνα με την οποία:

— η συνεργασία μεταξύ της SNCF και της SCS Sernam στη διακίνηση φορτίων από την 1η Φεβρουαρίου 2000 δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση, και

— τα υπόλοιπα μέτρα (εμπορική συνδρομή και ανάκαμψη) αποτελούν κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1.

(164) Συνεπώς, διαπιστώνεται ότι τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή ή πρόκειται να τεθούν σε εφαρμογή πριν τις 23 Μαΐου 2001 ή μετά την ημερομηνία αυτή στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης της Sernam αποτελούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

6.2. **Νομική βάση**

(165) Η Επιτροπή, όπως είχε αναγγείλει κατά την κίνηση της διαδικασίας που προαναφέρθηκε, θα αναλύσει πιο κάτω τα νέα δεδομένα προκειμένου να διαπιστώσει εάν είναι σύμφωνα ή όχι με την απόφαση Sernam 1.

(166) Επίσης, θα ελέγξει κατά πόσον η νέα κατάσταση, ως έχει σήμερα –σε σύγκριση με την απόφαση Sernam 1– συμβαδίζει με τις κατευθυντήριες γραμμές, ιδίως όσον αφορά το κριτήριο της εφάπαξ ενίσχυσης.

([1]) ΕΕ C 71 της 11.3.2000, σ. 14.

([2]) Η ανακοίνωση της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή εγγυήσεων ορίζει στο σημείο 2.1.1 ότι «οι κρατικές εγγυήσεις εμπίπτουν εν γένει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1, εφόσον επηρεάζονται οι συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και δεν καταβάλλεται το ασφάλιστρο που προβλέπεται στην αγορά». Στο σημείο 2.1.2. επισημαίνει ότι «Το πλεονέκτημα της κρατικής εγγύησης είναι ότι ο σχετικός κίνδυνος αναλαμβάνεται από το κράτος. Κανονικά, για την ανάληψη αυτού του κινδύνου από το κράτος θα έπρεπε να προβλέπεται η καταβολή ενός ενδεδειγμένου ασφαλίστρου. Όταν το κράτος δεν απαιτεί την καταβολή αυτού του ασφαλίστρου, τότε όχι μόνο χορηγείται ένα πλεονέκτημα στην επιχείρηση, αλλά δαπανώνται και κρατικοί πόροι. Έτσι, ακόμη και αν το κράτος δεν χρειαστεί ποτέ να προβεί σε πληρωμές στο πλαίσιο της εγγύησης, μπορεί εντούτοις να υπάρχει κρατική ενίσχυση βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 1. Η ενίσχυση χορηγείται όταν παρέχεται η εγγύηση, και όχι όταν η εγγύηση καταπίπτει ή όταν πραγματοποιούνται οι πληρωμές σύμφωνα με τους όρους της εγγύησης.» Στο σημείο 2.1.3. επισημαίνει ότι «θεωρεί επίσης ως ενίσχυση με τη μορφή εγγύησης τους ευνοϊκότερους όρους χρηματοδότησης που εξασφαλίζουν επιχειρήσεις των οποίων το νομικό καθεστώς αποκλείει την πτώχευση ή άλλες διαδικασίες αφερεγγυότητας ή προβλέπει ρητώς την παροχή κρατικής εγγύησης ή την κάλυψη ζημιών από το κράτος».

([3]) Εφόσον πρόκειται για συμβάσεις ανοικτές στον ανταγωνισμό, δεν πρόκειται εξ ορισμού για αγορές κλειστές στον ανταγωνισμό αυτοδικαίως ή εκ των πραγμάτων, στις οποίες το κράτος θα μπορούσε να έχει επιβάλει υποχρεώσεις ή συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μέσω των οποίων μπορεί μια εταιρεία να τύχει αποζημίωσης από το κράτος σε ορισμένες περιπτώσεις.

6.3. **Το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης**

6.3.1. *Δομή της ανάλυσης*

(167) Αρχικά, θα αναλυθεί κατά πόσον η ενίσχυση ύψους 503 εκατ. ευρώ, η οποία είχε εγκριθεί το 2001, εφαρμόσθηκε καταχρηστικά και εάν από την ανάλυση αυτή μπορεί να συναχθεί ότι είναι συμβιβάσιμη η πρόσθετη παράνομη ενίσχυση ύψους 41 εκατ. ευρώ που χορηγήθηκε.

(168) Στη συνέχεια, θα προσδιορισθούν τα στοιχεία εκείνα της απόφασης του 2001 που τηρήθηκαν. Με βάση τα στοιχεία αυτά θα αναλυθεί και πάλι εάν η Sernam μπορεί να τύχει ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και εάν είναι δυνατόν να επιστρέψει σε βιώσιμη κατάσταση.

(169) Θα ακολουθήσουν τα μέτρα που προτίθεται να λάβει η Επιτροπή για την πρόληψη στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και για να εξασφαλισθεί ότι το ποσό που θα εγκριθεί με την παρούσα απόφαση θα περιορίζεται στο ελάχιστο.

6.3.2. *Καταχρηστική εφαρμογή της εγκριθείσας με την απόφαση Sernam 1 ενίσχυσης*

(170) Πρώτον, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχείρημα των γαλλικών αρχών ότι για την ακύρωση του πρώτου πρωτοκόλλου συμφωνίας που είχε υπογραφεί στις 21 Απριλίου 2000 από την SNCF και την Geodis δεν ευθύνονται ούτε η Geodis, ούτε η SNCF, ούτε οι γαλλικές αρχές, διότι η απόφαση Sernam 1 δεν θα καθίστατο οριστική πριν τις 30 Ιουνίου 2001, δηλαδή την ημέρα που έληγε η παράταση της συμφωνίας μεταξύ της SNCF και της Geodis.

(171) Όντως, η απόφαση «Sernam 1» κοινοποιήθηκε στις γαλλικές αρχές στις 23 Μαΐου 2001, δηλαδή ένα μήνα πριν τη λήξη της παράτασης του πρωτοκόλλου μεταξύ της SNCF και της Geodis ([1]).

(172) Το άρθρο 254 παράγραφος 3 της συνθήκης ορίζει όμως ότι « … οι αποφάσεις, κοινοποιούνται στους αποδέκτες τους και αποκτούν ενέργεια με την κοινοποίησή τους». Επιπλέον το άρθρο 242 της συνθήκης προβλέπει ότι «Οι προσφυγές στο Δικαστήριο δεν έχουν ανασταλτικό αποτέλεσμα. Το Δικαστήριο όμως δύναται, αν κρίνει ότι επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να διατάξει την αναστολή εκτελέσεως της προσβαλλομένης πράξεως».

(173) Με αυτούς τους όρους, η απόφαση που κοινοποιήθηκε στη Γαλλία στις 23 Μαΐου 2001 ήταν εφαρμοστέα από την ανωτέρω ημερομηνία, από την οποία αποκτούσε ενέργεια. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Γαλλία δεν είχε άλλη επιλογή παρά:

— είτε να εφαρμόσει ακέραια (και αμέσως) την απόφαση της 23ης Μαΐου 2001 για να μπορεί να καταβάλει την εγκριθείσα ενίσχυση –οπότε όφειλε να μεριμνήσει για την εφαρμογή του πρωτοκόλλου συμφωνίας μεταξύ της SNCF και της Geodis αφού υπήρχε ακόμη χρόνος·

— είτε να μην καταβάλει την ενίσχυση που εγκρίθηκε στις 23 Μαΐου 2001 και, ενδεχομένως, να κοινοποιήσει τους νέους όρους χορήγησης της ενίσχυσης.

(174) Η Γαλλία όμως δεν έπραξε ούτε το ένα ούτε το άλλο. Αντίθετα, άρχισε την καταβολή της ενίσχυσης, παρέλειψε να εφαρμόσει ορθά την απόφαση Sernam 1 (και επομένως και το πρωτόκολλο) και παρέλειψε επίσης να κοινοποιήσει τις αλλαγές που επήλθαν στους όρους χορήγησης της ενίσχυσης παραβιάζοντας την απόφαση Sernam 1 και το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(175) Η Επιτροπή κρίνει ως εκ τούτου ότι για τη μη εφαρμογή της απόφασης Sernam 1 και, κατά συνέπεια, για τη μη εφαρμογή του πρωτοκόλλου συμφωνίας μεταξύ της SNCF και της Geodis, όπως και για την παράνομη χορήγηση μέρους της ενίσχυσης που καταβλήθηκε υπό όρους που δεν είχε εγκρίνει η Επιτροπή, ευθύνεται η Γαλλία, η οποία ήταν και ο παραλήπτης της απόφασης αυτής.

(176) Εξαιτίας της μη εφαρμογής του πρωτοκόλλου συμφωνίας από τις γαλλικές αρχές δεν τέθηκε ορθά σε εφαρμογή η απόφαση Sernam 1 ως προς:

— το πρώτο πρωτόκολλο συμφωνίας που είχε παραταθεί, η Geodis αντί να αγοράσει το 60 % της Sernam αγόρασε μόνον το 15 % (η συμμετοχή αυτή ίσχυσε τελικά και για τη COGIP, επίσης ύψους 15 %),

— τη σύναψη δεύτερης συμφωνίας μεταξύ SNCF και Geodis/COGIP ([2]), η οποία, λόγω μη αντιτάξιμού της έναντι της Επιτροπής, οδήγησε στην εφαρμογή των ρητρών λύσης της σύμβασης μεταξύ των SNCF και Geodis/COGIP αντίστοιχα. Έτσι, τα μερίδια του 15 % της Sernam που αγόρασαν αντίστοιχα η Geodis και η COGIP επιστράφηκαν στην SNCF, η οποία απέκτησε και πάλι την κυριότητα της Sernam σε ποσοστό 100 %,

— τη μετατροπή της Sernam σε ετερόρρυθμη εταιρία (ΕΕ) ώστε να καταστεί η Geodis απεριόριστα υπεύθυνη για τα χρέη της Sernam. Εν προκειμένω προστίθεται και η μεταφορά του κινδύνου που έπρεπε να αναλάβει η Geodis έναντι της SNCF, ο οποίος αφορά i) το ύψος των αναγκαίων επενδύσεων για την ανάκαμψη της Sernam, ii) την κατάλληλη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης της Sernam και iii) μεγάλη απώλεια πελατών κατά τη διάρκεια της περιόδου χρηματοοικονομικής αβεβαιότητας,

— τη μη καταβολή των 67 εκατ. ευρώ από τη Geodis,

— την καταβολή μέρους των συνολικών ενισχύσεων που είχαν εγκριθεί από την απόφαση Sernam 1, ενώ δεν ετηρούντο πλέον οι όροι της απόφασης αυτής,

([1]) Το εν λόγω πρωτόκολλο ίσχυε λοιπόν ακόμη και έπρεπε να είχε εφαρμοσθεί από τις γαλλικές αρχές (καίτοι η Geodis αντιμετώπιζε ίσως ήδη ορισμένες δυσχέρειες στις 23 Μαΐου 2001).

([2]) Πρόκειται για τη δεύτερη συμφωνία μεταξύ της SNCF και της Geodis αλλά για την πρώτη προφανώς μεταξύ τηςSNCF και της COGIP.

— την καταβολή πρόσθετων ενισχύσεων ύψους 41 εκατ. ευρώ, ουσιαστικά επειδή καθυστέρησε η Geodis να στηρίξει τη Sernam, πράγμα για το οποίο οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή τελικά στην ετήσια έκθεσή τους στις 17 Ιουνίου 2002, ενώ αυτό το πρόσθετο ποσό έπρεπε να αποτελέσει το αντικείμενο νέας πλήρους κοινοποίησης του φακέλου,

— την παράταση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το οποίο προβλεπόταν αρχικά για την περίοδο από το 1999 μέχρι το 2004 και πρέπει τώρα να λήξει το 2005-2006 (οπότε προβλέπεται και η επάνοδος της Sernam σε οικονομική ισορροπία), ήτοι δύο χρόνια αργότερα απ' ό,τι είχε προβλεφθεί.

(177) Όμως, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές [1], «Η επιχείρηση πρέπει να εφαρμόσει εξ ολοκλήρου το σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο έγινε δεκτό από την Επιτροπή και να εκπληρώσει όλες τις άλλες υποχρεώσεις που προβλέπονται στην απόφαση της Επιτροπής. Η Επιτροπή θεωρεί τη μη τήρηση του σχεδίου ή των υποχρεώσεων ως κατάχρηση της ενίσχυσης».

(178) Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι, αφενός δεν τηρήθηκε η απόφαση Sernam 1 της 23.5.2001, σε ό,τι αφορά τα ανωτέρω στοιχεία, και, αφετέρου, επιβεβαιώνει ότι η μη τήρηση αποτελεί κατάχρηση της ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 1, στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 και του σημείου 43 των κατευθυντηρίων γραμμών.

(179) Κατ' ακολουθία, η πρόσθετη ενίσχυση ύψους 41 εκατ. ευρώ που καταβλήθηκε από την SNCF στην Sernam, η οποία είναι η άμεση συνέπεια αυτής της καταχρηστικής εφαρμογής (δεδομένου ότι καταβλήθηκε λόγω καθυστέρησης της στήριξης), πρέπει να κηρυχθεί ως μη συμβιβάσιμη με τη συνθήκη και πρέπει να επιστραφεί με τον απαιτούμενο τρόπο (με τους τόκους).

6.3.3. *Στοιχεία που συνάδουν με την απόφαση Sernam 1*

(180) Η Επιτροπή διαπιστώνει ωστόσο ότι οι γαλλικές αρχές εκπλήρωσαν πολλούς από τους στόχους τους σύμφωνα με την απόφαση Sernam 1. Έτσι, άνοιξαν στον ανταγωνισμό τις αναθέσεις συμβάσεων μεταξύ της SNCF και της Sernam.

(181) Επίσης, η Γαλλία τήρησε την απόφαση Sernam 1 σε ό,τι αφορά το κλείσιμο ορισμένων κέντρων διαλογής της Sernam και την αναδιοργάνωσή τους, την επιμόρφωση των εργαζομένων, την εξέλιξη του προσωπικού ως προς τη μείωση του δυναμικού του, την προοδευτική εφαρμογή νέου προγράμματος μεταφοράς, τη μεταφορά των μηχανογραφικών συστημάτων σε εκείνα της Geodis, τη μείωση του κύκλου εργασιών κατά 18 % μεταξύ 2000 και 2005, τη μη εισφορά των 67 εκατ. ευρώ από το κράτος αντί της Geodis στη Sernam, τη μετεξέλιξη των δραστηριοτήτων της Sernam από τις συνήθεις ταχυμεταφορές στις αποστολές express και κυρίως τη μετεξέλιξη προς μια καινοτόμο υπηρεσία στις σιδηροδρομικές μεταφορές με βασικό στοιχείο το συνδυασμό της νέας «σειράς express» και του «Train bloc express (TBE)» που χωροθετούνται σε νέο τμήμα της αγοράς με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης.

(182) Εξάλλου, στο σημείο 3.2.4 των κατευθυντηρίων γραμμών, η Επιτροπή διευκρινίζει τους όρους υπό τους οποίους μπορεί να τροποποιηθεί ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(183) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι:

— εκτός από την πώληση της Sernam που δεν έχει πραγματοποιηθεί (ακόμη), η αναδιάρθρωση, με τη μορφή που είχε προβλεφθεί αρχικά, συνεχίζεται σε σημαντικό βαθμό και σύμφωνα με το αρχικό σχέδιο. Πρόκειται κυρίως για την αναδιοργάνωση του προγράμματος μεταφορών, την αναδιοργάνωση και τη μείωση του αριθμού εγκαταστάσεων, του κύκλου εργασιών και του προσωπικού, όπως είχε προβλεφθεί στο αρχικό σχέδιο και μάλιστα πέραν των όσων προέβλεπε η απόφαση Sernam 1, καθώς και για την επικέντρωση των δραστηριοτήτων σε μια καινοτόμο αναπτυξιακή ιδέα (TBE),

— οι δυσχέρειες που διαπιστώθηκαν πριν τις 23 Μαΐου 2001 αναγκαστικά παραμένουν αμετάβλητες,

— ο στόχος βιωσιμότητας της αναδιάρθρωσης παραμένει επίσης ο ίδιος,

— η περίοδος αναδιάρθρωσης που είχε προταθεί αρχικά παρατείνεται μόνον για ένα ή δυο χρόνια,

— με την κίνηση της διαδικασίας στη δεδομένη υπόθεση, η Επιτροπή επανεξετάζει τη γενική κατάσταση το 2001 με βάση την αναδιάρθρωση το 2003-04.

(184) Βασιζόμενη στα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση που εξετάζεται στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης πληροί τα κριτήρια του σημείου 3.2.4 των κατευθυντηρίων γραμμών που προαναφέρθηκαν. Κατά συνέπεια, η εξεταζόμενη ενίσχυση δεν αποτελεί νέα ενίσχυση αναδιάρθρωσης και η αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης» δεν ισχύει στη δεδομένη περίπτωση.

6.3.4. *Επιλεξιμότητα των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης*

(185) Η Επιτροπή επιβεβαιώνει τα στοιχεία που είχαν επισημανθεί στην απόφαση Sernam 1 όσον αφορά την επιλεξιμότητα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης της Sernam, για τα οποία δεν έθεσε θέμα αμφισβήτησης στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία αριθ. C 32/03. Στα σημεία 82 έως 87, η απόφαση Sernam 1 περιέχει τις σκέψεις σχετικά με την έννοια της προβληματικής επιχείρησης, της νεοσύστατης επιχείρησης και της εφάπαξ ενίσχυσης.

[1] Σημείο 43.

(186) Μολονότι η Sernam μετατράπηκε από ΕΕ σε ΑΕ και παρά το ότι η ιδιωτικοποίησή της δεν αποτελεί πλέον συστατικό στοιχείο της υπόθεσης, η ανάλυση επιλεξιμότητας παραμένει αμετάβλητη. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι οι δυσχέρειες που αντιμετώπιζε η επιχείρηση πριν τις 23 Μαΐου 2001 παραμένουν αναγκαστικά αμετάβλητες και ότι ο στόχος της αναδιάρθρωσης παραμένει ο ίδιος.

6.3.5. *Επιστροφή στη βιωσιμότητα*

(187) Παρόλο που η ιδιωτικοποίηση της Sernam δεν πραγματοποιήθηκε όπως προέβλεπε η απόφαση Sernam 1, η Sernam εξακολούθησε να εφαρμόζει πολλά από τα στοιχεία του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης, προσθέτοντας παράλληλα ορισμένα νέα στοιχεία, τα οποία δείχνουν ότι επιτελείται πραγματική αλλαγή και συνηγορούν υπέρ της βιωσιμότητας της Sernam μακροπρόθεσμα.

(188) Αναδιοργάνωση των εγκαταστάσεων: Η αναδιοργάνωση των εγκαταστάσεων εκμετάλλευσης φαίνεται ότι είναι όντως καίριο στοιχείο για την επιστροφή μιας επιχείρησης όπως η Sernam σε κατάσταση βιωσιμότητας. Οι λόγοι που επικαλέστηκαν οι γαλλικές αρχές, όπως περιγράφηκαν προηγουμένως, οι οποίοι αφορούν τη διασύνδεση των εγκαταστάσεων, τη γεωγραφική τους χωροθέτηση και τον υπερεπαρκή αριθμό τους, αποτελούν ορθολογική λύση που επιτρέπει στην επιχείρηση να καταστεί αποδοτικότερη και να μειώσει το κόστος των εργασιών της στο μέλλον.

(189) Μείωση του προσωπικού: Επιπλέον, οι εργαζόμενοι μειώνονται όντως σημαντικά, από 5 050 άτομα το 1999 σε […] το 2005, πράγμα που θα οδηγήσει σε μεγάλη εξοικονόμηση και θα δώσει στη Sernam την απαραίτητη ευελιξία και προσαρμοστικότητα για να επιτύχει καινοτόμους στόχους.

(190) Μηχανογραφικό σύστημα: Με τη συνδρομή της Geodis, η Sernam μετέφερε το μηχανογραφικό της σύστημα σε δύο νέα πακέτα λογισμικού διαχείρισης («Aanael» και «Alizée 2000»), με τα οποία αναμένεται ότι θα βελτιωθούν οι μελλοντικές εργασίες της Sernam.

(191) Η γκάμα «Xpress»: Η νέα σειρά express επέτρεψε να διαμορφωθεί νέα κατάταξη των διοχετευόμενων προϊόντων σε αρκετές κατηγορίες αναδεικνύοντας τα πλεονεκτήματα των προϊόντων express. Η Sernam προσαρμόσθηκε έτσι σε ένα σύγχρονο τρόπο εκμετάλλευσης, όπως είχαν υποστηρίξει οι εμπειρογνώμονες για μια αποδοτική εκμετάλλευση σε μια αγορά με δυνατότητες ανάπτυξης.

(192) Η «TBE»: Εξάλλου, ο αναπροσανατολισμός των δραστηριοτήτων στην πιστοποιημένη γκάμα «express» επέτρεψε επίσης στη Sernam να επικεντρώσει το νέο πρόγραμμα οδικών μεταφορών της σε μια άκρως καινοτόμο ιδέα, την «TBE». Ο συνδυασμός της «γκάμας express» με την «TBE» επιτρέπει σήμερα στη Sernam να έχει κύκλο εργασιών […] εκατ. ευρώ σε κύκλο εργασιών ομαδοποίησης […] εκατ. ευρώ. Η ιδέα επίσης της TBE συνδυαζόμενη με τη νέα γκάμα express φαίνεται ότι συμβαδίζει απόλυτα με τη λογική των εμπειρογνωμόνων που προαναφέρθηκε να καταστεί δηλαδή ελκυστική η σιδηροδρομική μεταφορά. Επειδή η TBE είναι αποδοτική σε αποστάσεις τουλάχιστον 400 km και επειδή η ταχύτητά της υπερβαίνει ούτως ή άλλως τα όρια ταχύτητας των οδικών μεταφορών, η TBE θα μπορούσε να ανταγωνίζεται πλήρως στις μεγάλες αποστάσεις τη μεταφορά με φορτηγά, ακόμη κι αν χρειάζονται τουλάχιστον δύο στάσεις εκφόρτωσης [1]. Η ανταγωνιστικότητα της TBE αναμένεται ότι θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο σε περίπτωση που τα ισχύοντα σήμερα όρια ταχύτητας στις οδικές μεταφορές μειωθούν και άλλο για τα φορτηγά μικρού και μεσαίου μεγέθους.

(193) Η επιτυχία της TBE, η οποία σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές είναι εξασφαλισμένη, αποδεικνύει ότι η ιδέα ανταποκρίνεται σε πραγματική ανάγκη της εγχώριας γαλλικής αγοράς.

(194) Το ενδιαφέρον αυτό είναι ακόμη ένα στοιχείο που δείχνει ότι η διαφοροποίηση της Sernam προκειμένου να εξειδικευθεί προοδευτικά στις ταχυμεταφορές με TBE μπορεί πράγματι να έχει οικονομικό μέλλον. Η τάση περιφερειοποίησης της αγοράς ταχυμεταφορών και express στη Γαλλία θα μπορούσε να εξηγήσει το ενδιαφέρον που προκαλεί η TBE, η οποία λειτουργεί εξ ορισμού μόνον σε μεγάλες αποστάσεις. Σημειώνεται άλλωστε ότι το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών που άρχισε η Επιτροπή, μακροπρόθεσμα θα επιτρέψει στη Sernam να δραστηριοποιείται σε νέο τμήμα της διεθνούς αγοράς. Με ένα τέτοιο σενάριο (είτε εγχώριας είτε διεθνούς εμβέλειας) και με βάση τους όρους που επιβάλλει η παρούσα απόφαση, η Sernam θα αναγκασθεί να συμπράξει με μια ή περισσότερες επιχειρήσεις για να υλοποιήσει τους στόχους της.

(195) Βιωσιμότητα της Sernam συνολικά: η Sernam μπόρεσε να απαλλαγεί σχεδόν τελείως, και με δικές της προσπάθειες αναδιάρθρωσης, από την ανάγκη των 67 εκατ. ευρώ που όφειλε να είχε εισφέρει η Geodis για την αναδιάρθρωσή της. Αυτό αποδεικνύει ότι η Sernam ήταν ικανή, και με αυτόνομο τρόπο, να φέρει σε πέρας σημαντικό μέρος της αναδιοργάνωσης που είχε προβλεφθεί, πράγμα που θα την ωφελήσει ιδιαίτερα στη μελλοντική διαχείριση των ΑΚΚ.

(196) Επίσης, οι προβλέψεις του επιχειρηματικού σχεδίου όσον αφορά τα αποτελέσματα της Sernam φαίνονται αξιόπιστες, με βάση τις υπόλοιπες ορθολογικές αλλαγές στις οποίες προέβη η Sernam, ιδίως στο θέμα των εγκαταστάσεων (αριθμός, χωροθέτηση και διασύνδεσή τους), του προσωπικού, των δραστηριοτήτων, των ΑΚΚ και με βάση τις καινοτόμους ιδέες που αναπτύσσει και θέτει σε εφαρμογή η Sernam (τη «γκάμα express» και την «TBE»), καθώς επίσης με βάση τις βιομηχανικές συμπράξεις στις οποίες προτίθεται να προβεί η Sernam (που αποτελούν και όρο της παρούσας απόφασης για να μπορέσει να διευρύνει τις σιδηροδρομικές της δραστηριότητες (TBE) όχι μόνον στην εγχώρια αγορά αποστολών express αλλά και στη διεθνή, όπου σημείωσε μεγάλη επιτυχία τα τελευταία χρόνια και όπου φαίνεται να διατηρεί ευοίωνες προοπτικές.

[1] Μια πρώτη στάση για τη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων από τα φορτηγά στην TBE που θα αναχωρήσει και μια άλλη στάση μετά την αφίξη της TBE για τη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων σε φορτηγά.

(197) Ακόμη και χωρίς την πρόσθετη ενίσχυση των 41 εκατ. ευρώ που προαναφέρθηκε, η Επιτροπή κρίνει ότι η Sernam θα μπορέσει να επιτύχει την αναδιάρθρωσή της μέσα στην προκαθορισμένη προθεσμία. Όντως, καίτοι η Sernam διαθέτει μέρος μόνον των ενισχύσεων που είχαν εγκριθεί με την απόφαση Sernam 1, το αποτέλεσμα του 2003 είναι ήδη κατά τι καλύτερο από το προβλεπόμενο (αποτέλεσμα -85 εκατ. ευρώ προ φόρων το 2003 έναντι -87 όπως είχε προβλεφθεί) και θα επιτύχει ισοζύγιο σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο επιχειρηματικό σχέδιο της Sernam περίπου το 2005-2006.

(198) Με βάση τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή κρίνει ότι η Sernam θα αποκτήσει οικονομική βιωσιμότητα μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, όπως δήλωσαν οι γαλλικές αρχές.

6.3.6. *Πρόληψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού – μείωση δυναμικού*

(199) Σύμφωνα με όσα επισημαίνουν οι γαλλικές αρχές, η Sernam έχει ήδη μειώσει σημαντικά το δυναμικό της και προβλέπει και περαιτέρω μείωση εκτός από εκείνην που προέβλεπε η απόφαση Sernam 1 μέχρι τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2005-2006 σε ό,τι αφορά τις εγκαταστάσεις, το προσωπικό και τον κύκλο εργασιών της. Επίσης η Sernam προσανατολίζεται από την ομαδοποίηση/-τις συνήθεις ταχυμεταφορές προς τις αποστολές express και επίσης από την οδική διοχέτευση προς τη νέα ιδέα σιδηροδρομικής μεταφοράς, την TBE. Η ιδέα της TBE αναπτύσσεται σε ένα νέο τμήμα της αγοράς που δεν χαρακτηρίζεται από υπερεπάρκεια δυναμικού και μπορεί να προσφέρει νέες προοπτικές ανάπτυξης και σε εγχώριο και σε διεθνές επίπεδο. Οι γαλλικές αρχές ανταποκρίθηκαν έτσι σε ορισμένα κριτήρια που περιείχε η απόφαση Sernam 1.

6.3.7. *Πρόληψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού – ειδικά αντισταθμιστικά μέτρα*

(200) Η Επιτροπή σημειώνει καταρχήν ότι:

— Πρέπει να ληφθούν μέτρα για να μετριασθούν κατά το δυνατόν οι δυσμενείς συνέπειες της ενίσχυσης για τους ανταγωνιστές,

— Ο αναγκαστικός περιορισμός ή μετριασμός της παρουσίας στην ή στις δεδομένες αγορές όπου δραστηριοποιείται η επιχείρηση αποτελεί αντιστάθμισμα για τους ανταγωνιστές,

— Τα αντισταθμιστικά μέτρα μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές, ανάλογα με το κατά πόσον η επιχείρηση δραστηριοποιείται σε αγορά με διαρθρωτική υπερεπάρκεια δυναμικού.

(201) Η Επιτροπή σημειώνει τα εξής στη συνέχεια:

(202) Οι σχετικές αγορές: Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι κύριες αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται η Sernam είναι η εγχώρια γαλλική αγορά ομαδοποίησης/συνήθων ταχυμεταφορών και η αγορά express. Οι αγορές αυτές έχουν πάντως μια ουσιαστική συνιστώσα οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

(203) Οι σιδηροδρομικές μεταφορές (ιδέα της «TBE»): Σχετικά με την ανάπτυξη της ομαδοποίησης και των αποστολών express σιδηροδρομικώς (ιδέα της «TBE»), οι γαλλικές αρχές βεβαίωσαν την Επιτροπή ότι «η SERNAM δεν έχει το μονοπώλιο της TBE, από τη στιγμή που οιοσδήποτε μεταφορέας μπορεί να ζητήσει από την Fret SNCF ισοδύναμη εξυπηρέτηση. Μέχρι σήμερα πάντως κανένας ανταγωνιστής της SERNAM δεν έχει ζητήσει ρητά κάτι τέτοιο από την Fret SNCF. Η Fret SNCF δηλώνει μάλιστα ότι είναι έτοιμη να παρέχει ισοδύναμη εξυπηρέτηση με τους ίδιους όρους σε κάθε μεταφορέα που θα της το ζητήσει. Από την πλευρά της, η SERNAM έχει απαντήσει ευνοϊκά στο αίτημα που διατύπωσε ένας μεταφορέας για τεχνική συνεργασία στην TBE, ο οποίος επιθυμεί να εκτιμήσει τη σκοπιμότητα και την αποτελεσματικότητά της.»

(204) Η σιδηροδρομική ομαδοποίηση, όπως την εφαρμόζει η Sernam με την TBE και με τη νέα σειρά express, είναι μια νέα αναπτυσσόμενη αγορά χωρίς διαρθρωτική υπερεπάρκεια δυναμικού. Εάν ληφθεί επίσης υπόψη ότι οι γαλλικές αρχές έδωσαν τις αναγκαίες διαβεβαιώσεις ότι η Sernam δεν θα αποκτήσει το μονοπώλιο στην αγορά αυτή, η Επιτροπή κρίνει ότι η Sernam δεν οφείλει να λάβει αντισταθμιστικά μέτρα για την ενίσχυση σε αυτό το τμήμα της αγοράς και ότι μπορεί να συνεχίσει την ανάπτυξη του εργαλείου.

(205) Οι οδικές μεταφορές: Αντίθετα, οι οδικές μεταφορές διακρίνονται από διαρθρωτικό πλεόνασμα σε όλη την Ευρώπη, άρα και στη Γαλλία. Επιπλέον θεωρείται ότι η γαλλική αγορά συνήθους ομαδοποίησης είναι στάσιμη και η αγορά αποστολών τυποποιημένων δεμάτων («κόλα») σε παρακμή.

(206) Τα ενδιαφερόμενα μέρη σημειώνουν ότι στη σχετική αγορά της Γαλλίας κλείνουν συνεχώς επιχειρήσεις, περισσότερες από την περασμένη χρονιά και ότι παρατηρείται μεγάλος ανταγωνισμός στις τιμές, ιδίως εκείνες που εφαρμόζει η Sernam.

(207) Ομαδοποίηση και express: Η Sernam είναι σημαντικός παράγοντας στην αγορά ομαδοποίησης/συνήθων ταχυμεταφορών και κυρίως στις αποστολές express στη Γαλλία και κατέχει σημαντικό μερίδιο της αγοράς, μεγαλύτερο από πολλές άλλες επιχειρήσεις στις αγορές αυτές.

(208) Καταχρηστική εφαρμογή της ενίσχυσης: Επίσης, δεδομένης της καταχρηστικής εφαρμογής της ανωτέρω διαπιστωθείσας ενίσχυσης και της παράτασης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή κρίνει ότι η Sernam οφείλει να προσφέρει ειδικό αντισταθμιστικό μέτρο αποσυρόμενη συνεχώς από τμήματα της αγοράς που ουσιαστικά έχουν διαρθρωτική υπερεπάρκεια δυναμικού, έτσι ώστε να μπορεί να δικαιολογηθεί η έγκριση μέρους της συγκεκριμένης ενίσχυσης.

(209) Πράγματι, η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων σε αγορές με διαρθρωτικό πλεόνασμα ή ακόμη και σε παρακμή θα είχε ως συνέπεια να επιτραπεί σε μια επιχείρηση, η οποία θα όφειλε να παύσει τις δραστηριότητές της, λόγω δεδηλωμένων δυσχερειών, να κατέχει με τεχνητό τρόπο άκρως εριζόμενα μερίδια της αγοράς σε βάρος ανταγωνιστριών επιχειρήσεων οικονομικά υγιών. Πρέπει επίσης να αποφευχθεί το ανεπιθύμητο αποτέλεσμα της ενίσχυσης να εκδιωχθούν από την αγορά επιχειρήσεις οικονομικά υγιείς προς όφελος εκείνων που αποδεικνύονται αδύναμες να επιβιώσουν με δικά τους μέσα.

(210) Υπό την έννοια αυτή, η Επιτροπή κρίνει ότι η Sernam οφείλει να απαγκιστρωθεί μόνιμα από τις δραστηριότητές της στα τμήματα της αγοράς που παρουσιάζουν πλεόνασμα, και συγκεκριμένα στο τμήμα της αγοράς ομαδοποίησης/συνήθων οδικών ταχυμεταφορών.

(211) Μολονότι η Sernam έχει ήδη αρχίσει να αποσύρεται, η Επιτροπή κρίνει ότι αυτό δεν αρκεί και ότι πρέπει να αποσυρθεί μόνιμα. Για το λόγο αυτό θεωρεί ότι χρειάζεται να επιβληθούν όροι, οι οποίοι i) θα επιτρέψουν στη Sernam να συνεχίσει την ανάπτυξή της προς την κατεύθυνση μιας καινοτόμου διαφοροποίησης σε ένα αναπτυσσόμενο τμήμα της αγοράς (το οποίο επομένως δεν έχει πλεονάζον δυναμικό) και ii) θα επιτρέψουν να υποκατασταθούν, στα τμήματα της αγοράς με πλεονάζον δυναμικό, σε στασιμότητα ή σε παρακμή, οι υπηρεσίες της Sernam από τις υπηρεσίες άλλων φορέων (πράγμα που θα έχει ως αποτέλεσμα να ελευθερωθούν τα μερίδια της Sernam σε αυτά τα τμήματα της αγοράς). Οι όροι αυτοί είναι οι εξής:

— Η Sernam μπορεί να αναπτύξει τις δραστηριότητες διοχέτευσης των ταχυμεταφορών της μόνον σιδηροδρομικώς (ιδέα «TBE»). Εν προκειμένω, η SNCF εγγυάται να προσφέρει σε κάθε μεταφορέα που της το ζητήσει τους ίδιους όρους με εκείνους της Sernam για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου, την «TBE».

— Αντίθετα, η Sernam οφείλει, κατά τη διάρκεια των δύο προσεχών ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, να αντικαταστήσει εξ ολοκλήρου τα ίδια μέσα και δρομολόγια οδικής μεταφοράς από μέσα και δρομολόγια οδικής μεταφοράς μιας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων που δεν ανήκουν κατά πλειοψηφία στην ιδιοκτησία της SNCF.

— Ίδια μέσα και δρομολόγια οδικής μεταφοράς της Sernam είναι όλα τα οδικά μέσα –δηλαδή τα οχήματα οδικής μεταφοράς– της εταιρείας Sernam που διαθέτει στην κυριότητά της ή που διαθέτει με χρηματοδοτική ή απλή μίσθωση.

— Οι επιχειρήσεις που θα αναλάβουν τις δραστηριότητες οδικών μεταφορών της Sernam οφείλουν να εξασφαλίσουν την πλήρη εκτέλεση της οδικής μεταφοράς με δικούς τους πόρους.

(212) Η υποχρέωση να προβεί στην αντικατάσταση αυτή θα είναι οπωσδήποτε δύσκολη για την επιχείρηση. Όντως, περίπου […] εκατ. ευρώ του κύκλου εργασιών της Sernam προέρχονται από τις δραστηριότητές της οδικής μεταφοράς, επί συνολικού κύκλου εργασιών 414 εκατ. ευρώ και για […] εκατ. ευρώ κύκλου εργασιών ομαδοποίησης. Η αντικατάσταση πάντως των δραστηριοτήτων της οδικής μεταφοράς μπορεί να επιτευχθεί χωρίς να θιγεί η βιωσιμότητά της για τους εξής κύριους λόγους:

— Η Sernam οφείλει να συμπράξει γρήγορα με μια ή περισσότερες επιχειρήσεις προκειμένου να αντικαταστήσει τις δραστηριότητες οδικής διοχέτευσης των δεμάτων –δηλαδή τα οχήματα οδικής μεταφοράς– από το σημείο αναχώρησης και στο σημείο άφιξης του σιδηροδρομικού δρομολογίου της Sernam (TBE). Καθόσον ούτως ή άλλως οι συμπράξεις της Sernam με άλλες επιχειρήσεις και η απαλλαγή της από την οδική μεταφορά έχουν ήδη προβλεφθεί και εξαγγελθεί από τις γαλλικές αρχές, ο όρος αυτός απλώς εξασφαλίζει την εφαρμογή των προθέσεων αυτών.

— Εφόσον η αναδιάρθρωση της Sernam επικεντρώνεται στο συνδυασμό της νέας γκάμας express με τη νέα ιδέα σιδηροδρομικής μεταφοράς, την TBE, της οποίας οι οικονομικές προοπτικές φαίνονται απόλυτα βάσιμες και αξιόπιστες, η Serman θα μπορέσει να επανατοποθετηθεί σε ένα νέο τμήμα της αγοράς που μένει ανεκμετάλλευτο.

(213) Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με το αίτημα της Επιτροπής, η οποία επέμεινε ότι πρέπει να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να κατακτήσει η Sernam μονοπωλιακή θέση στις σιδηροδρομικές μεταφορές φορτίου express, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν γραπτώς [1], ότι σε κάθε άλλο μεταφορέα που ενδιαφερθεί ενδεχομένως να παρέχει σιδηροδρομική εξυπηρέτηση ταχυμεταφορών θα προσφέρονται οι ίδιοι όροι με εκείνους που προσφέρονται στη Sernam. Η Επιτροπή κρίνει ότι έτσι μπορεί να αποφευχθεί κάθε κίνδυνος εκ των πραγμάτων ή αυτοδικαίως μονοπωλιακής θέσης ενώ παραμένουν μόνον τα εμπόδια εισόδου στην αγορά αυτή [2].

(214) Εξάλλου, η στρατηγική ανάπτυξης της TBE εγγράφεται απευθείας στην γραμμή της πολιτικής μεταφορών της Επιτροπής, καθόσον ευνοεί τη στροφή «από τις οδικές μεταφορές στις σιδηροδρομικές». Η Επιτροπή κρίνει εν προκειμένω ότι μια επιχείρηση που διαφοροποιεί τις δραστηριότητές της έτσι ώστε να στραφεί η οδική μεταφορά μεγάλου όγκου εμπορευμάτων προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές σε μεγάλες αποστάσεις αξίζει να της δοθεί η ευκαιρία να υλοποιήσει τη δυνατότητα αυτή, εφόσον πάντως αποσυρθεί πραγματικά από τα τμήματα της αγοράς με υπερεπάρκεια δυναμικού.

(215) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι επιτυγχάνεται ο στόχος:

— να αναδιαρθρωθεί η Sernam,

— έτσι ώστε να αποκτήσει διαρκή βιωσιμότητα,

[1] Επιστολή των γαλλικών αρχών της 14ης Απριλίου 2004.

[2] Αυτά τα εμπόδια εισόδου θα έπρεπε, à priori, να αφορούν ουσιαστικά την τεχνογνωσία μιας τέτοιας εργασίας και στη διάταξη των αμαξοστοιχιών ανάλογα με τις ανάγκες, δεδομένου ότι, τουλάχιστον στην περίπτωση της Sernam, την εργασία έλξης αναλαμβάνει η SNCF.

— με αναπροσανατολισμό των δραστηριοτήτων της από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές express και με την αντικατάσταση των οδικών της δραστηριοτήτων από εκείνες άλλων επιχειρήσεων ανεξάρτητων από την SNCF,

— κατά τρόπο που να μην θίγονται οι συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών σε σημείο που να αντίκειται προς το κοινό συμφέρον.

(216) Η Επιτροπή λαμβάνει πάντως υπόψη της την πρόθεση των γαλλικών αρχών να πωλήσουν εξ ολοκλήρου την εταιρεία Sernam (και τα στοιχεία ενεργητικού της και παθητικού της) έως τις […]. Με αυτά τα δεδομένα, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, εάν πραγματοποιηθεί η συναλλαγή αυτή, είτε με την τιμή της αγοράς μέσω διαφανούς και ανοικτής διαδικασίας για όλους τους ανταγωνιστές είτε αφού ελεγχθεί από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, με εταιρεία που δεν έχει νομικό δεσμό με την SNCF, ο αγοραστής δεν θα είναι υποχρεωμένος να επιστρέψει το ποσό των 41 εκατομμυρίων ευρώ που κρίθηκε ως μη συμβιβάσιμο. Πράγματι, σύμφωνα με τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, δεν θα είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι ο αγοραστής έτυχε πλεονεκτήματος στην αγορά έναντι άλλων φορέων.

(217) Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης ότι, σε περίπτωση που πωληθεί εξ ολοκλήρου η Sernam (με τα στοιχεία ενεργητικού της και παθητικού της) όπως σκοπεύουν οι γαλλικές αρχές, οι όροι της απόφασης (ανάληψη των δραστηριοτήτων οδικής μεταφοράς της Sernam από άλλες επιχειρήσεις και στροφή των δραστηριοτήτων της Sernam προς τη σιδηροδρομική μεταφορά φορτίου) πρέπει ούτως ή άλλως να τηρηθούν. Αντίθετα, εάν η Sernam πωλήσει τα στοιχεία του ενεργητικού της «όλα μαζί», η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι δύο όροι που προαναφέρθηκαν, οι οποίοι αφορούν την αναδιάρθρωση της εταιρείας, δεν θα ισχύσουν, διότι η Sernam δεν θα λειτουργεί πλέον με τη σημερινή νομική μορφή της και θα έχει ελευθερώσει τα μερίδιά της στην αγορά προς όφελος του ανεξάρτητου αγοραστή (ο οποίος θα μπορεί *εκ των πραγμάτων* να συνεχίσει τις δραστηριότητές του με τα στοιχεία ενεργητικού της Sernam).

6.3.8. *Περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο*

(218) Όπως προαναφέρθηκε, η ανάγκη της πρόσθετης ενίσχυσης 41 εκατ. ευρώ οφείλεται ουσιαστικά στο γεγονός ότι οι γαλλικές αρχές δεν τήρησαν την απόφαση Sernam 1. Η καταβολή αυτής της πρόσθετης ενίσχυσης είναι αδικαιολόγητη, εφόσον προορίζεται για μια επιχείρηση που ουσιαστικά δραστηριοποιείται ακόμη σε τμήματα της αγοράς με διαρθρωτικό πλεόνασμα, στάσιμα ή ακόμη και σε παρακμή. Εξάλλου, η Sernam δεν πρέπει να διαθέτει πλεονάζον ρευστό, το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει σε δραστηριότητες ικανές να προκαλέσουν νόθευση του ανταγωνισμού στην αγορά και μη συνδεόμενες με τη διαδικασία αναδιάρθρωσης, ιδίως από την άποψη των τιμών που εφαρμόζει. Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι η χορήγηση πρόσθετης ενίσχυσης 41 εκατ. ευρώ ως προς το συνολικό ποσό των 503 εκατ. ευρώ που είχε κοινοποιηθεί αρχικά και εγκριθεί με την απόφαση Sernam 1 δεν δικαιολογείται.

(219) Άλλωστε, η υποκατάσταση της εισφοράς της Geodis για την αναδιάρθρωση της Sernam, όπως είχε προβλεφθεί αρχικά, από ενδεχόμενη ενίσχυση ύψους 67 εκατ. ευρώ, αποκλείεται διότι η εισφορά αυτή δεν θα είναι πλέον αναγκαία. Όντως, η ανάγκη σε κεφάλαια ύψους 67 εκατ. ευρώ, τα οποία όφειλε να εισφέρει η Geodis με πίστωση, τροφοδοτήθηκε με μείωση των πιστώσεων που χορηγούσε η Sernam στους πελάτες της. Για να αντλήσει αυτά τα κεφάλαια ύψους 67 εκατ. ευρώ, η Sernam θα μπορούσε να είχε παραχωρήσει τις απαιτήσεις των πελατών της με εκπτώσεις ή με τιτλοποιήσεις προκειμένου να αποκτήσει τους αντίστοιχους πόρους από κάποιο χρηματοδοτικό ίδρυμα. Στην πραγματικότητα, η Sernam έπραξε κάτι καλύτερο, από τη στιγμή που έκανε ένα έργο σε βάθος μειώνοντας τη διάρκεια των απαιτήσεων των πελατών, πράγμα που της επέτρεψε να αντλήσει τα αντίστοιχα κεφάλαια και να μειώσει έτσι τις ΑΚΚ ανάλογα. Αυτό ήταν όντως προτιμότερο από μια εξωτερική χρηματοδότηση σαν αυτή που περιγράφηκε προηγουμένως, διότι συμβαδίζει με την αναδιάρθρωση του ισολογισμού της Sernam και επιτρέπει μεγαλύτερη ασφάλεια στις μελλοντικές εργασίες (δεδομένης της μειωμένης διάρκειας των απαιτήσεων των πελατών).

(220) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή μπορεί να θεωρήσει ότι η Sernam αντικατέστησε την έλλειψη εισφοράς της Geodis ύψους 67 εκατ. ευρώ με ισοδύναμο μέσο και μάλιστα καλύτερο σε σύγκριση με μια εξωτερική χρηματοδότηση, αντλώντας τους πόρους που παρέμεναν για πολύ χρόνο ακινητοποιημένοι στις πιστώσεις των πελατών.

(221) Έτσι η ένταση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης της Sernam σήμερα (με την ονομασία Sernam 2 στον κάτωθι πίνακα) είναι 81 % ως προς την ένταση 87 % στην υπόθεση Sernam 1. Σε αυτό έχει ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η Sernam αντιστάθμισε με ίδιους πόρους την ανάγκη χρηματοδότησης ύψους 67 εκατ. ευρώ που έπρεπε να εξασφαλίσει η Geodis και οφείλει επίσης να αντισταθμίσει με ίδιους πόρους την ανάγκη πρόσθετης χρηματοδότησης ύψους 41 εκατ. ευρώ, πράγμα που πρέπει να είναι εφικτό στην εταιρεία, ιδίως μέσω της πώλησης των δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών και άλλων μέσων.

(222) Στο ποσό των 556 εκατ. ευρώ [1] έρχεται να προστεθεί η αντιστάθμιση 34 εκατ. ευρώ και 21 εκατ. ευρώ, από την SNCF, για τις συμβάσεις μεταξύ της SNCF και της Sernam για τη μεταφορά αποσκευών, τύπου και προμηθειών της SCS Sernam επί έντεκα μήνες του οικονομικού έτους 2000, που έχουν χαρακτηρισθεί συμβατές κρατικές ενισχύσεις στην απόφαση Sernam 1. Δεδομένου ότι η Γαλλία τήρησε τη δέσμευσή της να ανοίξει τις συμβάσεις μεταφοράς προμηθειών, μεταφοράς τύπου και μεταφοράς αποσκευών για λογαριασμό της SNCF, η Επιτροπή μπορεί να διατηρήσει την εκτίμηση της απόφασης Sernam 1, σύμφωνα με την οποία το ποσό των 55 εκατ. ευρώ που καταβλήθηκε για τις ανωτέρω συμβάσεις επί έντεκα μήνες του οικονομικού έτους 2000, μπορεί να επιτραπεί στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης της Sernam.

[1] Περιλαμβάνεται η χρηματοδότηση αναδιάρθρωσης ύψους 448 εκατ. ευρώ από την SNCF, η χρηματοδότηση με 67 εκατ. ευρώ από τη Sernam που έπρεπε να εισφέρει η Geodis (η Sernam μείωσε εκ των πραγμάτων αυτήν την ανάγκη χρηματοδότησης θέτοντας σε εφαρμογή, με δικά της μέσα, μέτρα αναδιάρθρωσης) και η χρηματοδότηση με πόρους της Sernam με 41 εκατ. ευρώ της πρόσθετης ενίσχυσης που προτάθηκε.

(223) **Κόστος αναδιάρθρωσης**

εκατ. ευρώ	Sernam 1	Αλλαγές	Sernam 2
Κόστος αναδιάρθρωσης	515	41	556
Σύνολο (1)	515		556

Χρηματοδοτικοί πόροι

εκατ. ευρώ	Sernam 1	Αλλαγές	Sernam 2
Χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης από την SNCF	448		448
Χρηματοδότηση από τη Geodis	67	-67	0
Χρηματοδότηση από τη Sernam		67	67
Άλλα κεφάλαια που θα προέλθουν από τη Sernam		41	41
Σύνολο (2)	515		556

Ένταση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης Sernam 1 σε %	87		
Ένταση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης Sernam 2 σε %			81

Ενισχύσεις χορηγηθείσες για τις συμβάσεις σε εκατ. ευρώ	55		55
Σύνολο (3)	55		55

εκατ. ευρώ	Sernam 1		Sernam 2
Χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης από την SNCF	448		448
Ενισχύσεις χορηγηθείσες για τις συμβάσεις σε εκατ. ευρώ	55		55
Σύνολο (4) Συνολικό ποσό της ενίσχυσης	503		503

6.3.9. *Θέση σε εφαρμογή και τήρηση των όρων*

(224) Η Γαλλία υποχρεούται να υποβάλλει ετήσιες εκθέσεις για την εξέλιξη της αναδιάρθρωσης και την τήρηση της παρούσας απόφασης. Η πρώτη έκθεση πρέπει πάντως να υποβληθεί το αργότερο έξι μήνες από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(225) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γαλλία κατέβαλε ενίσχυση ύψους 503 εκατ. ευρώ [1] υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους που είχαν εγκριθεί με την απόφαση Sernam 1 και κατέβαλε παράνομα συμπληρωματική ενίσχυση ύψους 41 εκατ. ευρώ.

(226) Ωστόσο, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη:

— τη γραπτή δέσμευση των γαλλικών αρχών, μετά από ρητό αίτημα της Επιτροπής, ότι η Sernam δεν θα ευνοηθεί από την SNCF και δεν θα μπορεί να αποκτήσει μονοπωλιακή θέση στη σιδηροδρομική μεταφορά (express) φορτίου,

— τη σε βάθος αναδιάρθρωση που άρχισε η Sernam (όσον αφορά τα κέντρα εκμετάλλευσης, το πρόγραμμα μεταφορών της, τη μείωση του δυναμικού της που έχει ήδη επιτευχθεί, καθώς και τις ουσιαστικές καινοτομίες της στη νέα γκάμα express και στην TBE), και

— τους όρους που επιβάλλονται με την παρούσα απόφαση,

κρίνει ότι η ενίσχυση 503 εκατ. ευρώ της Sernam είναι συμβιβάσιμη με τη συνθήκη, δεδομένου ότι:

— η βιωσιμότητα της Sernam μπορεί να αποκατασταθεί μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα,

[1] Το ποσό αυτό αναλύεται σε 448 εκατ. ευρώ της καθαρής ενίσχυσης για την καθαυτό αναδιάρθρωση που κατέβαλε η SNCF και σε 55 εκατ. ευρώ ενίσχυσης για τις συμβάσεις, οπότε το σύνολο ανέρχεται σε 503 εκατ. ευρώ.

— δεν θα νοθευθεί ο ανταγωνισμός σε βαθμό που να αντίκειται προς το κοινό συμφέρον,

— η ενίσχυση θα μειωθεί στα ελάχιστα αναγκαία εφόσον το συνολικό ποσό των αναγκών χρηματοδότησης που είχαν εγκριθεί με την απόφαση Sernam 1 [570 εκατ. ευρώ [1]] μειώνεται κατά 67 εκατ. ευρώ λόγω της μη εισφοράς της Geodis αλλά έχει πάντως χρηματοδοτηθεί με την άντληση πόρων της Sernam, και ότι η πρόσθετη ενίσχυση 41 εκατ. ευρώ πρέπει να επιστραφεί εντόκως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η κρατική ενίσχυση υπέρ της εταιρείας Sernam, η οποία είχε εγκριθεί το Μάιο του 2001, ύψους 503 εκατομμυρίων ευρώ, είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά υπό τους όρους των κατωτέρω άρθρων 3 και 4.

2. Η κρατική ενίσχυση που η Γαλλία έθεσε σε εφαρμογή υπέρ της εταιρείας Sernam, ύψους 41 εκατομμυρίων ευρώ, είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

1. Η Γαλλία λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να ανακτήσει από τον δικαιούχο της την ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2, την οποία έχει θέσει ήδη παράνομα στη διάθεσή του.

2. Η ανάκτηση πραγματοποιείται αμελλητί σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου, εφόσον επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας απόφασης. Οι προς ανάκτηση ενισχύσεις περιλαμβάνουν τους τόκους από την ημερομηνία από την οποία οι ενισχύσεις τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου έως την ημερομηνία ανάκτησής τους. Οι τόκοι υπολογίζονται με βάση το συντελεστή αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοδυνάμου επιχορήγησης στο πλαίσιο των περιφερειακών ενισχύσεων.

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, πρέπει να τηρηθούν οι κάτωθι όροι:

α) Η Sernam θα μπορεί να αναπτύξει μόνον τις δραστηριότητες σιδηροδρομικής διοχέτευσης των ταχυμεταφορών με βάση την ιδέα της Κλειστής Αμαξοστοιχίας express, «TBE»). Εν προκειμένω, η SNCF εγγυάται να παρέχει σε κάθε άλλο μεταφορέα που της το ζητήσει τους ίδιους όρους με εκείνους που παρέχει στη Sernam για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου, την «TBE».

β) Αντιθέτως, η Sernam οφείλει, κατά τη διάρκεια των δύο επόμενων ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, να προβεί σε πλήρη αντικατάσταση των ιδίων μέσων και της εξυπηρέτησης οδικής μεταφοράς από μέσα και εξυπηρέτηση οδικής μεταφοράς μιας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων νομικά και οικονομικά ανεξάρτητων από την SNCF που θα επιλεγούν με ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία.

Ίδια μέσα και δρομολόγια οδικής μεταφοράς της Sernam είναι όλα τα οδικά μέσα –δηλαδή τα οχήματα οδικής μεταφοράς– της εταιρείας Sernam που έχει στην κυριότητά της ή που διαθέτει με χρηματοδοτική ή απλή μίσθωση.

Οι επιχειρήσεις που θα αναλάβουν τις οδικές δραστηριότητες της Sernam οφείλουν να εξασφαλίσουν την παροχή οδικής μεταφοράς με δικούς τους πόρους.

2. Σε περίπτωση που μέχρι τις […] η Sernam πωλήσει όλα μαζί τα στοιχεία του ενεργητικού της, με την τιμή της αγοράς, σε εταιρεία χωρίς νομικό δεσμό με την SNCF, με διαφανή και ανοικτή διαδικασία, δεν εφαρμόζονται οι όροι της παραγράφου 1.

Άρθρο 4

Οποιαδήποτε μερική ή εξ ολοκλήρου πώληση της Sernam πρέπει να πραγματοποιηθεί με την τιμή της αγοράς και με διαδικασία διαφανή και ανοικτή σε όλους τους ανταγωνιστές. Υπό τους όρους αυτούς, την επιστροφή της ενίσχυσης ύψους 41 εκατ. ευρώ θα βαρύνει την εταιρεία Sernam, εφόσον αυτή εξακολουθεί να υφίσταται.

Άρθρο 5

Η Γαλλία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έλαβε ώστε να συμμορφωθεί με την απόφαση.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 20 Οκτωβρίου 2004.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος

[1] Το ποσό αυτό αναλύεται σε 448 εκατ. ευρώ της SNCF, σε 55 εκατ. ευρώ για τις συμβάσεις και σε 67 εκατ. ευρώ που θα όφειλε να είχε εισφέρει η Geodis.