II

(Aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

20. oktoober 2004,

riigiabi kohta, mida Prantsusmaa andis osaliselt ettevõttele Sernam

(teatavaks tehtud numbri K(2004) 3940 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2006/367/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut ja eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut ja eriti selle artikli 62 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse ühenduse suuniseid raskustes olevate ettevõtete päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta ([1]),

võttes arvesse nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrust (EÜ) nr 659/1999, millega nähakse ette EÜ asutamislepingu artikli 93 üksikasjalikud kohaldamiseeskirjad ([2]),

olles vastavalt kõnealustele artiklitele ([3]) kutsunud huvitatud iskuid üles esitama märkusi ja võtnud need märkused arvesse,

ning arvestades järgmist:

1. **MENETLUS**

(1) 23. mai 2001. aasta kirjaga (nr D/288742) teatas komisjon Prantsusmaale oma otsusest lubada Sernam'ile ümberkorraldamisabi (edaspidi 23. mai 2001. aasta otsus või Sernam 1 otsus).

(2) 17. juuni 2002. aasta kirjaga (registreeritud samal päeval nr A/60693 all) esitasid Prantsuse ametivõimud esimese aastaaruande Sernam'i ümberkorraldamise kohta ning SNCF'i ja Geodis'i vahelise uue läbirääkimiste protokolli, milles märgitakse, et 23. mail 2001. aastal heakskiidetud abi anti nendest tingimustest erinevatel tingimustel, mille alusel komisjon võttis vastu 23. mai 2001. aasta otsuse. 30. oktoobri 2002. aasta kirjaga (registreeritud 31. oktoobril 2002. aastal nr A/69194 all) edastas Prantsusmaa lisateavet. 27. novembri 2002. aasta kirjaga saatis komisjon Prantsusmaale kirja, millele see vastas 30. jaanuari 2003. aasta kirjaga (registreeritud 31. jaanuaril 2003. aastal nr A/12246 all). Prantsuse ametivõimude ja komisjoni talituste koosolekud toimusid 29. augustil 2002. aastal, 25. veebruaril 2003. aastal ja 22. märtsil 2004. aastal. Prantsuse ametivõimud andsid lisateavet 22. märtsi 2004. aasta koosolekul ja 14. aprilli 2004. aasta kirjaga.

(3) Komisjon tellis turu-uuringu sõltumatult eksperdilt, kelle aruanne esitati 2004. aasta juuni alguses.

([1]) EÜT C 288, 9.10.1999, lk 2.
([2]) EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 794/2004 (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).
([3]) ELT L 182, 1.8.2003, lk 2.

(4) Lisaks esitati komisjonile 8. juuli 2002. aasta kirjaga (registreeritud 15. juulil 2002. aastal nr A/62493 all) kaebus (mille saatsid ühiselt mitu hagejat; edaspidi "hagejad") seoses Sernam'i toimikuga. Hagejate ja komisjoni talituste koosolekud toimusid 3. septembril 2002 ja 29. jaanuaril 2003. 13. detsembri 2002. aasta kirjaga (registreeritud 17. detsembril 2002 nr A/72603 all) nõudsid hagejad esimest korda komisjonilt tegutsemist, sest vastasel korral esitavad nad hagi tegevusetuse asjus, selle nõudmise saatsid nad uuesti 24. aprilli 2003. aasta kirjaga, ([1]) ja edastasid komisjonile täiendavad kirjad, muuhulgas 4. veebruaril 2003, ([2]) kaks 28. veebruari 2003. aasta kuupäeva kandvat kirja, millest üks saadeti 4. märtsil 2003, ([3]) ja ühe 10. märtsi 2003. aasta kirja ([4]) ning 15. septembri 2003. aasta kirja. ([5]) Hagejad saatsid komisjonile teise nõudmisega hoiatuse, et nad esitavad hagi tegevusetuse asjus, 13. ja 18. veebruari 2004. aasta kirjadega, ([6]) ning esitasid teisi kirju 19. mail, ([7]) 10. juunil ja 9 septembril. Komisjon vastas muuhulgas 7. veebruari 2003. aasta (vastus esimesele nõudmisele), 25. veebruari, 17., 20. ja 21. märtsi ja 8. mai 2003. aasta kirjadega (vastus nõudmise kordamisele) ja 19. märtsi 2004. aasta kirjadega (vastus teisele nõudmisele).

(5) 30. aprilli 2003. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsusmaale oma otsusest algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ettenähtud menetlus seoses eespool nimetatud abiga (otsus nr K 32/03).

(6) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([8]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkusi kõnealuse abi kohta.

(7) Komisjon sai huvitatud isikutelt asjakohased märkused, mis ta edastas Prantsusmaale 26. septembri 2003. aasta kirjaga, andes talle võimaluse kommenteerimiseks, ning sai tema seletavad märkused 26. novembri 2003. aasta kirjaga.

2. **KIRJELDUS**

Abi kirjelduse kokkuvõte on esitatud allpool. Üksikasjalikum teave on toodud 23. mai 2001. aasta otsuses ja 30. aprilli 2003 menetluse algatamise otsuses.

2.1. **Sernam – struktuur**

(8) Nagu on märgitud 23. mai 2001. aasta otsuses, loodi Sernam 1970. aastal SNCF'i kõiki pakiveotegevusi ühendava sisetalitusena. 1993. aastal loodi ümberkorralduse tulemusel "Sernam Domaine" ja filiaal "Sernam Transport SA". "Sernam Domaine" jäi SNCF'i sisetalituseks, samas kui "Sernam Transport SA" asutati SNCF'i 100 % filiaalina, ning sellel oli omakorda kakskümmend neli filiaali, ([9]) mille kaudu ta teostas maanteetranspordi tegevust.

(9) 1993. aastal asutatud Sernam Transport SA ja selle filiaalid (edaspidi "Sernam Transpordi grupp") tervikuna olid kogu aega enam-vähem rahalises tasakaalus. Sernam Domaine'i sisetalituse tegevustulemused aga halvenesid järk-järgult alates 1992. aastast, ent alles 1996. aastal osaliselt SNCF'is esinenud suurte sotsiaalsete pingete tõttu võidi koostada tervendamiskava. Pidevalt halvenevate tegevustulemuste tõttu otsustas SNCF siiski kavandada Sernam Domaine'i sellest olukorrast väljatoomise.

(10) 2000. aasta veebruaris muudeti Sernam Domaine SNCF'i 100 % filiaaliks ja SNCF asutas uue, õigussubjektsust omava usaldusühingu (edaspidi "SCS Sernam"). See ühendab endise Sernam Domaine'i külmutatud vahendeid ja Sernam Transport SA aktsiaid. Järelikult sai SNCF'i filiaalist Sernam Transport SA'st SCS Sernam'i 100 % filiaal, kusjuures see jäi siiski eraldi äriühinguks ja oma kahekümne nelja filiaali valdusettevõtteks.

(11) Käesoleva otsuse esemeks olev ümberkorraldamine puudutab SCS Sernam'i (kuigi see muudeti ümber aktsiaseltsiks SNCF'i ja Geodis'i vahel 21. detsembril 2001. aastal allkirjastatud läbirääkimiste protokolli alusel ja SNCF võttis tagasi vastavalt Geodis'ile ja Cogip'ile müüdud 15 % SCS Sernam'ist).

2.2. **Sernam – tegevusalad**

(12) Alates loomisest 1970. aastal on Sernam'i tegevuseks põhiliselt pakivedu (väikeveod) ühendvedude turul, mis hõlmab peamiselt traditsiooniliste kiirsaadetiste teenuseid (kohaletoimetamine tavaliselt 24 ja 48 tunni vahel) ja ekspressvedusid (kohaletoimetamine tavaliselt kuni ühe ööpäeva jooksul) ning vähemal määral prahtimisturul (kaubavedu veoautodega ühest punktist teise) ja logistikaturul (ladustamine, laoteenused, tellimuste koostamine, kokkupanek).

([1]) Registreeritud 25. aprillil 2003. aastal nr A/18967 all.
([2]) Registreeritud 7. veebruaril 2003. aastal nr GAB. LdP 490 all.
([3]) Registreeritud 5. märtsil 2003. aastal nr A/14685 all.
([4]) Registreeritud 11 märtsil 2003. aastal nr GAB Loyola de Palacio 899 all.
([5]) Registreeritud 17. septembril 2003. aastal nr A/29815 all.
([6]) Registreeritud Tren peadirektoraadis 26. veebruaril 2004. aastal nr A/14167 all.
([7]) Registreeritud le 24 mai 2004 sous le n° A/21123.
([8]) ELT C 182, 1.8.2003, lk 2. Huvitatud isikute märkuste esitamise tähtaeg lõppes 1. septembril 2003. Mõningate märkusi esitanud huvitatud isikute taotlusel andis komisjon tähtajapikendust 15. septembrini 2003.

([9]) 31. detsembril 2000 oli tegemist kahekümne nelja väikese filiaaliga.

(13) Nagu on märgitud Sernam 1 otsuses, "ühendvedu võib üldiselt määratleda kui tegevust, mis seisneb kauba pealevõtmises lähetaja-kliendi juures, kaupade kogumises saateagentuuris, nende lähetamises sihtagentuuri ja lõpuks nende kohaletoimetamises saajatele-klientidele. Ühendveo toimingud on vajalikud transpordivahendite optimeerimiseks; ühendveoettevõte tagab eri veosesaatjatelt pärinevate ja mitmetele saajatele adresseeritud pakkide kokkukogumise ja veo. Kaubaveoturuga tihedalt seotud, kujutab ühendvedu omaette turgu, mida iseloomustab nii veetavate ühikute suurus (pakikesest kuni mitmetonniste partiideni) kui ka asjaolu, et tagatakse eri veosesaatjatelt pärinevate ja mitmetele saajatele adresseeritud pakkide vedu".

(14) Kõikide oma tegevuste osas kasutas Sernam peamiselt maanteeveo (veoautod) teel lähetamist. Pakkide lähetamine traditsioonilise raudtee kaudu jäeti kõrvale ümberkorraldamiskavas nimetatud uue transpordikava juurutamisega. Sellest alates arendas Sernam välja uue raudtee kaudu lähetamise lahenduse, mida nimetatatkse "*Train bloc express*" (ekspresskaubarong) (edaspidi "TBE"), mis muutub keskseks osaks tavasaadetiste ja ekspressveo voogude lähetamisel üle 400 km pikkustel vahemaadel, sealhulgas SNCF'i klientide pagasi vedu ja pressivedu Pariisi piirkonna ja Prantsusmaa lõunaosa vahel.

(15) 2000. aastal oli ligi 58 % 552 miljoni euro suurusest, edaspidi "mln eurot", kogukäibest seotud ühendveotegevusega Prantsusmaal (peamiselt tavasaadetised ja ekspressveod ning öised kohaletoimetamised). Ligi 18 % käibest seondus prahtimisega, 10,7 % logistikategevuse, 6,3 % pressi- ja pagasivedudega SNCF'i nimel, 4 % mitmesuguste tegevustega, nagu näiteks tarneveod, ja 3 % rahvusvahelise tegevusega.

(16) Prantsusmaa ametivõimud märgivad ka, et "Sernam'i liiklus, mida teenindab otseselt TBE, moodustab juba täna […]* mln eurot käibest ([…] mln eurot ühendveokäibe kohta"). 2003. aastal oli Sernam'i tegelik käive 414 mln eurot ja see peaks ulatuma 443 mln euroni 2006. aastal.

(17) 2003. aastal moodustas Sernam'i tagatud maanteetransporditegevus […] mln eurot käibest. Selle tegevuse tagab […] mln euro ulatuses otseselt Sernam ning […] mln euro ulatuses Sernam'i filiaal nimega Sernam Transport Route, edaspidi "STR". Sernam Groupe kasutab […] veokit (44 t), […] poolhaagist (24 t), […] pagasiveokit (3,5 t kuni 12 t) ja […] kergesõidukit (alla 3,5 t). Veoautode ja autojuhtide osas kasutab Sernam (grupina) […] veoautot ja […] palgalist autojuhti. Sellest on […] veoautot ja […] autojuhti pärit STR'ist. […].

2.3. **Sernam'i turuvõimsus (ekspertuurimus)**

(18) Komisjon tellis sõltumatult eksperdilt (edaspidi "ekspert") uurimuse, mille eesmärgiks oli määratleda nende turusegmentide võimsus, milles tegutseb Sernam, ning tema positsioon nendel turgudel ([1]).

(19) Ekspert kirjeldab Sernam'it kui kõige olulisemat ekspressvedude turustajat Prantsusmaal, kuigi see hinnang sõltub eksperdi arvamusel turu määratlusest. Sernam on tegev eelkõige Prantsuse siseriiklikul turul. 2000. aastal kuulus Sernam'ile 7 % ühendveo- ja pakisaadetiste turust (spetsiifiliste parameetritega (väikepakid)), Geodis'ile kuulus sellest 12 % ja La Poste'ile 25 %. Turuosade järgi Prantsuse ühendveoturul kuulub La Poste'ile 28,1 %, Geodis'ile 15,3 %, Deutsche Post'ile 8,7 %, TNT'le 7,9 %, Mory'le 6,4 %, Sernam'ile 5,2 %, kellele järgnevad 13 muud märkimisväärset ettevõtet, kes omavad 4 – 0,8 % turust.

(20) Tootmiskohtade arvu poolest Prantsusmaal (ühendveo, standardiseeritud pakkide ja ekspressveo osas) nimetab ekspert Geodis/Calberson'i 204 tootmiskohaga, TNT'd 120 tootmiskohaga, La Poste TAT'i ja Geopost DPD'd 85 tootmiskohaga, Sernam'i 57 tootmiskohaga, Groupe Joyeau'd (mis kuulub praeguse seisuga Schenker'ile) 53 tootmiskohaga ja DPWN'i 20 tootmiskohaga.

(21) Eksperdi hinnangul tegutseb Sernam põhiliselt

— ühendvedude/ekspressvedude segmendis Prantsusmaal (mis koosneb sorteerimisest (grupeerimine) ja pakkide või koguni mitmetonniste partiide maantee- ja raudteeveost tavaliselt kuni ööpäeva jooksul).

— ühendvedude/tavasaadetiste segmendis Prantsusmaal (mis koosneb sorteerimisest (grupeerimine) ja pakkide või koguni mitmetonniste partiide maantee- ja raudteeveost tavaliselt kahekümne nelja kuni neljakümne kaheksa tunni jooksul),

— vähemal määral prahtimis-, logistikasegmentides ning tellimuste koostamise ja kokkupaneku segmentides ning rahvusvaheliste kiirsaadetiste segmentides.

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

* Tärniga märgitud nurksulgudes kohad viitavad ärisaladusele või välja jäetud konfidentsiaalsele teabele.

(22) Ühendveod/ekspressveod: eksperdi sõnul kasvas ekspresspakiveo turg (kohaletoimetamisega tavaliselt kuni ööpäeva jooksul) oluliselt Euroopas ja eriti Prantsusmaal viimase kahekümne aasta jooksul, kuid veofirmade kiire sisenemine sellesse turusegmenti põhjustas hindade langust. Prantsusmaal siiski eristatakse rahvusvahelist ekspressvedu, milles toimus märkimisväärne tõus viimase viieteistkümne aasta jooksul, ja siseriiklikku ekspressvedu, mille kasv oli palju tagasihoidlikum. Teatavat kasvu siiski oodatakse tulevikus siseriikliku ekspressveo osas, mis on nimelt seotud Prantsusmaal oodatava üldise majanduskasvu taastumisega. Ekspert märgib, et siseriikliku ekspressveoturu kasv sõltub peamiselt internetikaubanduse kasvust. Ekspert märgib teisalt, et 74 % suurematest Prantsuse ettevõtetest kasutavad juba regulaarselt ekspressveotööstuse teenuseid.

(23) Ühendveod/tavasaadetised: ühendveod/tavasaadetised koosnevad tavaliselt alla kolmetonniste pakkide lähetamisest maanteed, kuid ka raudteed mööda ja tavaliselt ühendveo/vahepealse ühendveo kaudu kahe sihtkoha vahel ning tavalise tähtajaga üks ööpäev kuni 48 tundi.

(24) Nende turusegmentide kohta Prantsusmaal märgib ekspert, et

— ühendveo turusegment on stagneerunud, kuigi teatavat turukasvu on oodata,

— tavalise pakiveo segment (spetsiifiliste parameetritega (väikepakid)) on jätkuvas languses sedamööda, kuidas postimahud vähenevad põhiliselt nende asendumise tõttu elektronpostiga.

(25) Ekspert järeldab seega, et ühendvedude/tavasaadetiste turg on peamiselt stagneerunud, kuigi teatavat turukasvu on oodata, ja et pakivedu (spetsiifiliste parameetritega) on languses elektronposti suurenemise tõttu.

(26) Nagu eespool märgitud, moodustavad ühendveod omaette turu, olles siiski lähedane kaubaveoturule. Ühendveotoiminguid iseloomustab nimelt nii kauba sorteerimine nende suuruse järgi (pakikesest kuni mitmetonniste partiideni) kui ka asjaolu, et tagatakse nende eri veosaatjatelt pärinevate ja mitmetele saajatele adresseeritud pakkide vedu. Ühendveo kaks aspekti on seega, ühelt poolt, teatava suurusega kauba sorteerimine ja, teiselt poolt, selle transport. Kuigi sorteerimine võimaldab transpordivahendite kasutamist optimeerida, on kogu toimingu eesmärgiks siiski kauba tõhus transport.

(27) Alates traditsiooniliste raudteeveovahendite kõrvalejätmisest tagab Sernam oma kaubaveo ühendveona peamiselt maantee kaudu veoautodega, olles ometi välja arendanud uuendusliku lahenduse "*Train bloc express*", mida selgitatakse edaspidi Prantsusmaa märkustes. Seega on kasulik uurida maanteetranspordi ja raudteetranspordi turgude võimsusi.

(28) Maanteetransport Euroopas: ekspert märgib, et kogu Euroopas on maanteetransport (mis on standardiseeritud pakkide ühendvedude/kiirsaadetiste/transporditeenuste võtmeelemendiks) väheste turule sisenemise tõketega tööstus, mis kannatab seetõttu alaliselt struktuurilise ületootluse all, [1] mis on leidnud kinnitust viimase viie kuni seitsme aasta jooksul, mille vältel on hinnad langenud.

(29) Ekspert märgib, et igal juhul iseloomustab Prantsusmaa asjaomast turgu üldiselt karm konkurents ja tugev on ettevõtete kontsentreerumise tendents.

(30) Raudteetransport: eristatakse kolme alagruppi:

— ekspert ei oota kasvu ühendvedude ja traditsiooniliste raudteevedude kiirsaadetiste valdkonnas. Konkurents on tihe ja ilmneb teatav ettevõtete kontsentreerumise tendents turgudel. Lisaks, kuna SNCF on käesolevalt vähendamas teenindatavate jaamade arvu, on Sernam'i võimalused kasutada pakkide lähetamiseks rongi piiratud,

— see kehtib nii lähetamise suhtes traditsiooniliste rongidega kui ka lähetamiste suhtes kiirrongide "TGV" lastiruumides Prantsusmaal,

— eksperdi sõnul on TBE'l, nagu selle on välja arendanud Sernam, teatav kasvupotentsiaal, mis ei ole ometi väga märkimisväärne kogu raudtee kiirsaadetiste turu jaoks Prantsusmaal tulenevalt selle käesolevalt väikesest turuosast. Raudtee ekspressvedude, nagu neid teostatakse TBE abil, puuduseks on siiski vähemalt kaks vajalikku mahalaadimise peatust [2].

[1] Kuigi hiljutine laienemine näib olevat ajutiselt rahustanud praegust olukorda. Kuid asjaolu, et suur arv veoettevõtteid näivad allhanke korras tellivat kaubavedu maanteede kaudu uutest liikmesriikidest pärit odavamatelt veofirmadelt, peaks tugevdama konkurentsisurvet hindadele maanteetranspordi turul.

[2] Esimene peatus kauba ülekandmiseks veoautodelt TBEle selle väljumiskohas ja teine peatus TBE saabumiskohas kauba ülekandmiseks veoautodele.

(31) Komisjoni ekspert viitas nimelt "Mercer Management Consulting" uurimusele: Mercer on Travel and Transport, Volume X, Number 1, Fall 2003/Winter 2004, milles on märgitud, et raudtee kaubaveo konkurentsivõimeline positsioon on madalseisus, ent mitte lootusetu. Raudtee pakub eeliseid, mida tuleks ära kasutada, kuid see nõuab raudtee kaubaveo mõiste uuesti läbivaatamist.

(32) Ekspertide sõnul võiks kõrge maksumusega raudteevõrke paremini ära kasutada diferentseeritud toodete ja hindade ning täpselt välja arendatud tulujuhtimise (*yield management*) koostoimel. Siiski tuleb omaks võtta müügikultuur, et asendada hindade kehtestamine igaühe läbirääkimiste võime järgi hindade kehtestamisega transpordi väärtuse alusel (*value based pricing*).

(33) Seetõttu hindab Mercer, et raudteetranspordiettevõte peaks standardiseerima oma tooted, transporditeenused, kehtestades hinnad pakutava toote/teenuse väärtuse põhjal, et need oleks kliendile kergesti mõistetavad. Mercer' järgi tuleks,

a) kehtestada tootemoodulid (näiteks pakutava transporditoote aja, hinna või usaldusväärsuse alusel);

b) määratleda seejärel pakutavad võtmetoodete tüübid (näiteks standard- või ekspressveo kestusega transpordist kuni "odava" transpordini) ja

c) valida nende erinevate tootetüüpide jaoks standardiseeritud transpordilahendused.

(34) Nende ekspertarvamuste alusel tuleb järeldada, et kiirvedu tavaliste rongidega on ületootlusega ja sellel puudub tulevik, samas kui kiirvedu klassikalise TGV'ga (kiirrongiga) on piiratud ja kui kiirvedu TBE'ga kujutab teatavat kasvupotentsiaali Prantsusmaa turul, kuid see segment ei ole praeguseks väga arenenud.

2.4. **SNCF – meenutuseks**

(35) Pärast SNCF'i loomist 1938. aastal aktsiaseltsi staatusega sai sellest alates 1983. aasta 1. jaanuarist avalik-õiguslik tööstus- ja kaubandusasutus ([1]). Alates muudatustest seoses 13. veebruari 1997. aasta seadusega avalik-õigusliku asutuse "*Réseau ferré de France*" (Prantsusmaa raudteevõrk) loomise kohta, on SNCF'i eesmärgiks ([2])

— kasutada avalik-õigusliku teeninduse põhimõtete kohaselt raudteetranspordi teenuseid siseriiklikus raudteevõrgus ja

— tagada samadel põhimõtetel infrastruktuuri juhtimise ülesanded käsunduslepingu alusel, mille usaldas talle Prantsusmaa raudteevõrk kokkuleppe vormis.

(36) SNCF'il on kaheksateistkümnest liikmest koosnev haldusnõukogu, kelle hulgas on a) seitse riigi esindajat, b) viis pädevuse järgi valitud liiget, kelle hulgas on vähemalt üks kasutajate esindaja, kes on nimetatud dekreediga ja c) kuus liiget, kelle hulgas on üks juhtivtöötajate esindaja, valitud ettevõtte ja selle filiaalide palgatöötajate poolt. Haldusnõukogu esimees nimetatakse nõukogu ettepanekul ministrite nõukogu dekreediga ([2]).

(37) Pealegi märgivad ühendveo ja ekspressteenusena raudteel veetavate kiirsaadetiste arengu kohta (TBE arendamise kontseptsioon) Prantsuse ametivõimud, et "Sernam'il ei ole monopoli TBE suhtes niivõrd, kuivõrd kõik ettevõtted võivad taotleda Fret SNCF'ilt samaväärset teenust. Tänaseks ei ole siiski ükski Sernam'i konkurent esitanud Fret SNCF'ile selgesõnalist taotlust. Fret SNCF kinnitab pealegi, et on valmis pakkuma samadel tingimustel võrdväärset teenust kõikidele ettevõtetele, kes seda taotlevad. Omalt poolt vastas Sernam soosivalt ühe ettevõtja tehnilise koostöö taotlustele TBE osas, kes soovis mõõta selle asjakohasust ja tõhusust."

2.5. **Komisjoni 23. mai 2001. aasta otsus "Sernam 1" – meenutuseks**

(38) 23. mai 2001. aasta kirjaga (nr D/288742, toimik nr NN 122/00 (ex N 140/00) – Prantsusmaa)) teatas komisjon Prantsusmaale oma otsusest, mille kohaselt ei kujuta SNCF'i ja SCS Sernam'i vaheline logistikakoostöö alates 2000. aasta 1. veebruarist (tootmiskohtade ja vagunite üürimine) riigiabi, samas kui SCS Sernam'i äritegevuse juhtimisabi ja tervendamise meetmed, mille SNCF kavandas ja mis rakendatakse 2001. aasta algusest kuni 2004. aasta lõpuni, moodustavad EÜ asutamislepinguga kokkusobiva riigiabi.

([1]) Seda reguleerivad 30. detsembri 1982. aasta sisetranspordi orientatsiooni seaduse (LOTI) artiklid 18 kuni 26. Avalik-õigusliku asutuse kohta ei saa välja kuulutada pankrotti ega seda arestida.

([2]) SNCF'i internetileheküljelt: http://www.sncf.com võetud andmed.

(39) Komisjon lubas abi kogusummas 503 mln eurot, ([1]) millest 448 mln eurot on ümberkorraldamisabi ja 55 mln eurot seotud SNCF'i ja Sernam'i vaheliste pagasi-, pressi- ja tarnelepingutega. See luba tugines teataval arvul põhitingimustel, mis kuuluvad vaatlusalusesse toimikusse.

(40) See riigiabi lubati nimelt Sernam'i erastamise põhitingimusel. Sernam'i pidigi üle võtma 60 % ulatuses selle kapitalist äriühing Geodis, ([2]) tavaõiguslik transpordi- ja logistikaettevõte, mis on noteeritud Pariisi börsi teisesel turul. 56,6 % selle kapitalist kuulub erainvestoritele (kaks kõige suuremat aktsionäri on Société Générale, grupi Salvépar vahendusel, kellele kuulub 26,6 % kapitalist ja 29,7 % hääleõigustest, ning AGF-VIE, kellele kuulub 8,4 % kapitalist ja 9,5 % hääleõigustest). 43,3 % kapitalist ja 48,6 % hääleõigustest kuuluvad SNCF'ile.

(41) Geodis oleks nii pidanud saama täielikult vastutavaks SCS Sernam'i võlgade eest piiramatult ([3]) ja pidanud katma Sernam'i ümberkorraldamise lisakulud 67 mln euro ulatuses. Sernam omalt poolt kohustus vähendama oma tootmiskohtade arvu 107-lt 72-le ajavahemikul 1999 – 2004, vähendama käivet 18 % võrra, vähendama töötajate arvu ja teostama ümberkorraldamise eespool nimetatud eelarvega ning selleks antud aja jooksul, see tähendab 2004. aasta alguseks.

2.6. **Menetluse algatamine – meeldetuletuseks**

(42) Pärast esimest aastaaruannet ja pärast eespool nimetatud kaebust täheldas komisjon, et osa abist maksti siiski välja, vaatamata sellele, et teatud hulgast Sernam 1 otsuse põhielementidest ei peetud kinni. Selles osas täheldas komisjon abi kuritarvituslikku rakendamist ning avaldas kahtlust nimelt järgmistes punktides:

— SCS Sernam'i staatuse muutmise aktsiaseltsiks tulemuseks oli Geodis'i vastutuse piiramine Sernam'i võlgade suhtes võrdeliseks tema panusega,

— osaluse võtmise vähendamine 15 %-ni Sernam'i aktsiatest Geodis'i poolt (kes oli ise raskustes) ja kes pidi esialgselt üle võtma 60 % nendest aktsiatest,

— täiendava 15 % Sernam'i aktsiate ülevõtmine teise ettevõtte, Compagnie générale d'investissement'i poolt ja "COGIP'i" osalus. COGIP kuulub 34 % ulatuses Geodis'ile ja 66 % ulatuses Sofivir'ile ([4]).

— ümberkorraldamise kestuse pikendamine ühe aasta võrra,

— riiklike vahendite süstide suurendamine 41 mln euro võrra, mis vastab netomäära poolest Sernam'i ümberkorraldamise rahastamise vajaduse suurendamisele, ning need vajadused tulenevad hilinemistest esialgse kava suhtes ([5]),

— Geodis'i poolt ettenähtud erainvesteeringu oletatav puudumine 67 mln euro ulatuses, see erainvesteering pidi vähendama proportsionaalselt abi suurust,

— esialgse ümberkorraldamiskava muutmisesse toodud asjakohaste vastukohtustuste puudumine,

— Sernam'i elujõulisuse taastamine mõistliku tähtajaga,

— lubamatute konkurentsimoonutuste ennetamine,

— ühekordse abi põhimõtte järgimine ja

— abi piiramine rangelt vajaliku miinimumini,

— ümberkorraldamisabi rakendamine kooskõlas Sernam 1 otsusega,

— kõikide uueks abiks ja/või ebaseaduslikult makstud abiks nimetatud või ümber hinnatud abisummade kokkusobivus asutamislepinguga.

Need kahtlused tingivad vajaduse Sernam'i ümberkorraldamiskava uue analüüsi järele.

([1]) See summa koosnes 448 mln eurost (2938 miljonist Prantsuse frangist) ümberkorraldamisabist ja ligi 7 mln euro suurusest algkapitalist, mille maksis 1. veebruaril 2000. aastal SNCF oma tegevuse ülekandmisel oma varadega uuele 100 % filiaalile, Sernam SCS'ile (üksikasjalikud andmed tabelis nr 3), ja 34 pluss 21 mln eurot (222 mln franki pluss 140 mln franki) pagasi-, pressi- ja tarneveolepinguteks; lubatud kogusumma ulatus seega 503 mln euroni (3 300 mln franki). Üksikasjalikuma teabe saamiseks osutatatakse Sernam 1 otsusele ja menetluse algatamise otsusele nr K 32/03. (Arvud eurodes ja konverteerimine Prantsuse frankidesse on käesoleva otsuse tekstis ümbardatud miljonilise täpsusega.)

([2]) Meeldetuletuseks: Geodis pidi omandama 60 % Sernam'ist sümboolse 1 euro eest (vt Sernam 1 otsuse punkti 51).

([3]) Usaldusühingutes ei ole vastutuse piirangut.

([4]) Sofivir kuulub omakorda füüsilisest isikust aktsioonäridele ja Crédit agricole'ile (Põllumajanduskrediit).

([5]) Selle summa üksikasjalikuks lahti jagamiseks viidatakse menetluse algatamisele nr K 32/03.

(43) Komisjon meenutas oma menetluse algatamise otsuses nr K 32/03, et tuleks kontrollida, kas elemendid, mille arengut peeti menetluse algatamise otsuses Sernam 1 otsusega kooskõlas olevaks, on õigesti lõpule viidud (nimelt asjaomaste hankelepingute tegelik konkurentsile avamine 31. jaanuaril 2003 [1] – tegemist on SNCF'i ja SCS Sernam'i vahel sõlmitud SNCF'i klientode pagasi veo, pressiveo ja tarneveo lepingutega), ning meenutas ka, et need kahtlused tingisid vajaduse toimiku uue analüüsi järele täieliku päevakohastatud ja uusi asjaolusid kajastava ümberkorraldamiskava alusel.

2.7. **Hilisemad arengud**

(44) Komisjoni menetluse algatamise otsuse tagajärjel ja vastavalt SNCF'i ja Geodis'i vahel, ühelt poolt, ja COGIP'i vahel, teiselt poolt, sõlmitud lepingus sisalduvatele tühistavatele klauslitele pidi SNCF komisjoni menetluse algatamise korral või Euroopa Kohtule kaebuse esitamise korral [2] tagasi võtma 15 % Sernam'i aktsiatest, mille olid omandanud vastavalt Geodis ja COGIP.

(45) Prantsusmaa poolt esitatud viimaste andmete järgi on Prantsuse Vabariigi poolt Sernam'ile alates selle filiaalideks jagunemisest antud abisumma 489,1 mln eurot. See summa hõlmab 6,7 mln euro suuruse algkapitali, 419,6 mln eurot kapitalitehinguid, 33,5 mln eurot omakapitalilaene ja 29,3 mln eurot, mis vastavad raudteelastega seonduvatele ülemäärastele kuludele [3]. See kogusumma vastab 448 mln euro suurusele ümberkorraldamisabi summale komisjoni poolt 2001. aasta mais heakskiidetud kava alusel, mida suurendati 41 mln euro võrra, võtmaks arvesse pärast komisjoni otsust esinenud uusi asjaolusid (vastutasuks täiendavatele jõupingutustele, nimelt tootmiskohtade sulgemise osas).

(46) Muud arengud, mida Prantsusmaa nimetas peamiselt oma märkuste esitamise ajal menetluse algatamise kohta, nagu näiteks Sernam'i ümberkorraldamiskava päevakohastamine, on kokkuvõtvalt esitatud alljärgnevalt Prantsusmaa märkuste lõigus.

(47) Lisaks tegid Prantsusmaa ametivõimud […] teatavaks oma otsuse panna Sernam müügile. Selle müügi tingimused onjärgnused:

— läbipaistev ja mittediskrimineeriv menetlus,

— Euroopa ostja otsing ja

— müük turuhinnaga.

(48) Selleks pöördusid nad panga poole, mille ülesandeks on määratleda võimalikud ostjad Euroopa tasandil. Prantsusmaa ametivõimude hinnangul peaks selle müügi tähtaeg olema […].

(49) Komisjon võtab seega teadmiseks Prantsusmaa ametivõimude kavatsuse müüa tervikuna äriühing Sernam (aktivad ja passivad kaasa arvatud).

3. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

(50) Mitmete anonüümseks jääda soovivate kolmandate isikute ühised märkused on järgnevalt kokkuvõtvalt esitatud. Juhtumi asjaolude kohta ja nimelt asjaolude kohta, mis komisjon esitas menetluse algatamise otsuses, esitavad need kolmandad isikud järgmised märkused.

(51) Ümberkorraldamiskava lubamine sõltus Sernam'i kapitalist SNCF'ile kuuluvate enamusosade müügist erainvestorile, kes kohustus andma "oma" panuse Sernam'i ümberkorraldamiskuludesse 20 % ulatuses.

(52) Sernam oleks pidanud täitma oma kohustuse selle ümberkorraldamisabi eest käibe vähendamise kujul (vähemalt 18 % võrra) ja oma turuosade vähendamise kujul, vältimaks põhjendamatuid konkurentsimoonutusi. Sellega seoses märgivad hagejad, et komisjon märgib oma kokkuvõtte punkti 75 neljandas lõikes, et: "Kuigi Prantsusmaa tegi ettepaneku […] [4] Sernam'i tootmiskohtade täiendavaks sulgemiseks, ei ole selge, ühelt poolt, kas see meede on piisav ja, teiselt poolt, kas see on vastuvõetav, arvestades toimiku uut konteksti, nagu eespool kirjeldatud". Hagejad hindavad, et täiendavate tootmiskohtade sulgemine ei kujuta mingil juhul piisavat vastust Sernam'i taotletud ümberkorraldamisabi summa märkimisväärse suurendamise (vähemalt 108 miljoni euro võrra (67+41 mln eurot)) ja ümberkorraldamisperioodi vähemalt ühe aasta võrra pikendamise seisukohast.

([1]) Vastavalt nõukogu 14. juuni 1993. aasta direktiivile 93/38/EMÜ millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja telekommunikatsioonisektoris tegutsevate tellijate hankemenetlused (EÜT L 199, 9.8.1993, lk 84), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 98/4/EÜ (EÜT L 101, 1.4.1998, lk 1). Direktiiv 93/38/EMÜ asendati Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/17/EÜ (ELT L 134, 30.4.2004, lk 1).

([2]) Menetluse algatamise otsuses hindas komisjon neid tühistavaid klausleid vastuoluliseks ühenduse õigusega.

([3]) Hüvitise maksis SNCF Sernam'ile Sernam'i palgatud raudteelastega seonduvate ülemääraste kulude eest.

([4]) Avaldamata konfidentsiaalne teave.

(53) 2001. aastal lubatud abi summa ei oleks pidanud ületama Sernam'i elujõulisuse taastamiseks vajalikku miinimumi. Komisjon peaks eelkõige tagama, et Sernam'i käsutuses ei oleks edaspidi käibekapitali, mis võimaldaks tal jätkata, nagu käesolevalt toimub, turutasemest madalamate hindade rakendamist ja kogenud töötajate "lahtilaskmist" oma konkurentide juures (vt komisjoni kokkuvõtte lõiku 96).

(54) Hagejad hindavad, et Sernam'il ei tuleks lubada ümberkorraldamist uuesti alustada ja saada jätkuvalt abi ning moonutada konkurentsi üksnes seetõttu, et ta ei pea kinni (samamoodi nagu SNCF) 23. mai 2001. aasta otsuses kehtestatud tingimustest.

(55) Komisjon peaks tagasi lükkama kõik Sernam'i/SNCF'i ja Prantsusmaa esitatud uued investeeringu- ja arengukavad, kuna Sernam/SNCF ja Geodis rikuvad tahtlikult komisjoni otsusega lubatud ümberkorraldamiskava sätteid, ning et need turul osalejad on kokku leppinud mitte osaleda komisjoni uurimises selle esialgse ümberkorraldamiskava kohta SNCF'i ja Geodis'i vahel sõlmitud läbirääkimiste protokolli tühistavate klauslite suhtes.

(56) Komisjon peab jälgima ühekordse abi põhimõtte alusel, et Sernam'il ei lubataks saada täiendavat abi. Kuna SNCF'i võetud meetmed Sernam'i erastamiseks ja heakskiidetud ümberkorraldamiskava elluviimiseks ei olnud piisavad Sernam'i elujõulisuse taastamiseks ettenähtud tähtajaga, peaks komisjon võtma vajalikud meetmed Sernam'i likvideerimiseks, ning see ettevõte ei peaks saama uut riigiabi.

(57) 19. mai 2004. aasta kirjaga, registreeritud 24. mail 2004, saadavad need kolmandad isikud täiendavat teavet, mille kohaselt on transpordisektori ettevõtete sulgemised Prantsusmaal suurenenud 21,37 % võrra 2004. aasta märtsile eelnenud kaheteistkümne kuu jooksul (allikas Insee). Kolmandate isikute sõnul tulenevad maanteetranspordisektori tõsised rahalised raskused Prantsusmaal "halvast konjunktuurist, ent ka struktuurilistest põhjustest. Transpordiettevõtetel ei ole mingit manööverdamisruumi omavahendite ja rahaliste vahendite puudumise tõttu. Nii ei suuda nad tõepoolest toime tulla, kui nad kaotavad lepingu või kui üks nende klientidest läheb pankrotti. Kuna transpordiettevõtete tagatised on sageli ebapiisavad, on neil raskem pankade, veosesaatjate või ka oma tarnijate usaldust saavutada".

(58) Lisaks toovad kolmandad isikud mitu näidet ettevõtte "X" ([1]) klientide kohta, kellele Sernam olevat veel hiljuti teinud ettevõtte "X" hinnapakkumisest 10 % kuni 30 % madalamaid hinnapakkumisi:

"X"i kliendid	Sernami pakutud hinnaalandus võrreldes "X"ga	Piirkond
Klient 1	-30 %	Am ens
Klient 2	-15 %	Pariis
Klient 3	-10 %	Pariis
Klient 4	-20 %	Pariis
Klient 5	-20 %	Pariis
Klient 6	-20 %	Pariis

(59) Lisaks märgivad need kolmandad isikud, et Sernam meelitas süstemaatiliselt ettevõtte "X" ([2]) töötajaid, pakkudes 30 % preemiaid ettevõtte "X" poolt makstavate palkade pealt.

(60) Kolmandad isikud järeldavad sellest, et Sernam kaldub kasutama saadavat abi turul konkurentsieelise saamiseks oma konkurentide arvelt. Nad nõuavad negatiivset otsust ja Sernam'ile juba antud abi viivitamatut tagasinõudmist. Lisaks nõuavad nad, et Sernam'i võimalik müük toimuks samadel tingimustel, mis kehtestati Geodis'ile 2001. aastal, ning et see toimuks asjakohase enampakkumise teel.

4. **PRANTSUSMAA MÄRKUSED**

(61) 2003. aasta 19. juuni ja 26. novembri ning 2004. aasta 14. aprilli kirjadega esitas Prantsusmaa märkused vastuseks komisjoni menetluse algatamisele, vastuseks kolmandate isikute märkustele ja pärast toimunud töökoosolekuid:

PRANTSUSMAA MÄRKUSTE KOKKUVÕTE

(62) Prantsuse ametivõimude hinnangul on nad esitanud komisjoni väljendatud kahtlustele ammendava vastuse,

— Sernam'i käivet vähendati tõepoolest märkimisväärselt,

([1]) Tegev Sernam'iga samas konkurentsisegmendis.

([2]) Eelkõige Pariisi piirkonnas.

— SNCF ei esinda Geodis'it Sernam'i käibekapitalivajaduse katmiseks. 2001. aastal 67 mln eurole hinnatud rahastamisvajadus on tänaseks vaid 7,8 mln eurot ning seda rahastatakse jooksvatest pangakrediidiliinidest,

— nii kiirsaadetiste kui ühendveo ja ekspressveo müügihinnad tõusid tõepoolest 2000. aasta, 2001. aasta ja 2002. aasta vahel,

— pressi-, pagasi- ja tarnelepingud, mille summad püsivad muutumatutena, avati tõepoolest konkurentsile,

— SERNAM sai kvaliteeditõendi; tegemist on antud juhul CLIQ' sildiga,

— Sernam'i üleviimine ekspressvedudele teostati tõepoolest. See on muuseas üks võtmetegureid Sernam'i tervendamiskava õnnestumises,

— TBE areng on samuti üks olulisemaid Sernam'i arengu tegureid.

(63) Lisaks, ja nagu tõdeb komisjon menetluse algatamise otsuses, peeti kinni kava muudest elementidest:

— tootmiskohtade sulgemist alustati ja jätkatakse ka pärast Sernam 1 otsust,

— 4/5 personali töölepinguid pikendati kaheks aastaks, pärast raudteelaste tagasipöördumist SNCFi, mis võimaldas sisse seada maakohale suunatud ja kohalikke algatusi väärtustava uue sisekommunikatsioonikorra, arendamaks uut, tulemustele orienteeritud kultuuri,

— tootmiskohtade ümberkorraldamisega on alustatud,

— töötajate koolitus on korraldatud,

— uus transpordikava on paika pandud,

— infosüsteemide üleviimine Geodis'i süsteemidele on samuti teostatud.

(64) Üksnes Sernam'i ühendamist Geodis'i grupiga ei saadud teostada SNCFi ja Geodis'i vahel 2000. aasta 21. aprillil sõlmitud protokollis sätestatud tingimustel ja tähtajaks.

PRANTSUSMAA MÄRKUSED ÜKSIKASJALIKUMALT

4.1. **SNCF'i ning Geodis'i ja COGIP'i vaheliste kokkulepete kehtetuks muutumine**

(65) Prantsuse ametivõimud märgivad, et Geodis'i ja COGIP'i vahel sõlmitud protokollid muutusid kehtetuks komisjoni menetluse algatamise tõttu, mis oli nende üheks tühistavaks tingimuseks. Järelikult võttis SNCF tagasi 15 % Sernam'i aktsiatest, mille omandasid Geodis ja COGIP vastavalt.

(66) Mis puudutab SNCF'i ja Geodis'i ning SNCF'i ja COGIPE'i vahel sõlmitud protokollide tühistavaid klausleid, siis leiavad Prantsuse ametivõimud, et need ei olnud ühenduse õiguste suhtes liialdatud ega vastuolulised, arvestades investori võetud riske. Kuna komisjoni otsust ei tehtud 31. detsembriks 2000. aastal (tühistavate klauslitega seonduv kuupäev), oli Geodis nõustunud pikendama läbirääkimiste protokolli 21 aprillist 2000 kuni 30. juunini 2001 (see protokoll sisaldas edasilükkavat klauslit seoses komisjoni lõpliku otsuse vastuvõtmisega kokkusobivuse kohta enne 31. detsembrit 2000). Vahepeal tehti Sernam 1 otsus 23. mail 2001. aastal. See muutus Prantsuse ametivõimude sõnul siiski lõplikuks alles 14. septembril 2001. aastal, kaks kuud pärast selle avaldamist. Sel ajal oli protokoll kehtetuks muutunud ja SNCF oli sunnitud Geodis'iga läbi rääkima uue protokolli asjus. Meenutatakse, et vaatamata sellele, et SNCF on Geodis'i esimene suuraktsionär, kes omab 45 % tema põhikapitalist, puudub tal kontroll ettevõtte üle, ning lisaks ei saa ta osaleda hääletamisel Geodis'i otsustes, mis puudutavad Sernam'i. SNCF'il ei olnud seega võimu, mis võimaldanuks tal sundida Geodis'it rakendama kehtetuks muutunud protokolli, isegi kui otsus kuulus kohaldamisele selle liikmesriigile teatavaks tegemise hetkest alates. Seevastu tegi SNCF kõik temast oleneva, et rakendada ümberkorralduskava.

(67) Prantsuse ametivõimud järeldavad sellest, et esimese protokolli kehtetuks muutumist (lõpliku otsuse puudumise tõttu Geodis'e suhtes enne 30. juunit 2001), teise protokolliga seotud läbirääkimiste kestust ja Geodis'i poolt kehtestatud muudatusi esimese protokolli suhtes (tema rahaliste raskuste tõttu) ei saa panna süüks ei Sernam'ile, SNCF'ile ega Prantsusmaa ametivõimudele.

(68) Prantsuse ametivõimude sõnul ei takistanud nende kokkulepete kehtivuse kaotamine siiski Geodis'i, COGIP'i ja Sernam'i vaheliste sünergiate jätkuvat arenemist. […].

4.2. **Kava elluviimise tähtaeg**

(69) Prantsuse ametivõimud märgivad, et kuigi tervendamismeetmeid rakendati alates 2000. aastast, sai ümberkorraldamiskavaga tegelikult alustada alles 1. jaanuaril 2003. aastal, kui Sernam'i tegevdirektoriks sai Charles Henri Brousseaud ja finantsdirektoriks Jean Michel Tremelet, ehk kuuekuise hilinemisega.

4.3. **Abi suurendamine 41 mln euro võrra**

(70) Prantsusmaa märgib, et see rahastamisvajadus vastab peamiselt läbirääkimisteks vajalikul ajavahemikul registreeritud kahjude finantseerimisele ja kava kohandamisele uute asjaoludega. Need uued asjaolud tulenevad muudatustest, mis leidsid aset nii Geodis'is kui ka üldises majanduskeskkonnas pärast Sernam 1 otsust ajavahemikul, mil komisjon vaatas toimiku läbi.

(a) Raudteeteeninduse kvaliteedi languse mõju ([…] mln eurot): Kahenädalase streigi tagajärjel 2001. aasta kevadel pidi SNCF nõustuma raudteetranspordikava kasutamise katkestamisega Villeneuve St-Georges'i sõlmpunkti ümber. Klientuuri kadude piiramiseks pidi Sernam selle kiiremas korras asendama maanteetranspordikavaga, mida ei saadud kiirustades optimeerida ning hindade osas ei saadud läbi rääkida soodsates tingimustes. Sernam'ile tekkis sellest kahju, mille ulatuseks võib hinnata […] mln eurot 2001. aastal, sealhulgas käibe langus […] mln eurot ja Sernam'il esinenud erakorralistest vaidlustest tulenevad kulud[…] mln eurot.

(b) Ettenägematu ajanihe tervendamiskava elluviimises ([…] mln eurot): Raudteeteenuse halvenemisele lisandus vastav tegevuskahjum, mis vastab seitse kuud kestnud ebakindlusele (2001. aasta juunist detsembrini) tulenevalt läbirääkimisraskustest Geodis'iga. 2000. aasta lõpus aeguvate SNCF'i ja Geodis'i vaheliste kokkulepete kehtivuse kaotamise tõttu oli SNCF 2001. aasta lõpus (21. detsembril 2001) taas sunnitud Geodis'iga läbirääkimisi pidama uue läbirääkimiste protokolli asjus, kuna teised enampakkumiskutsete ajal huvitatud ülevõtjad olid vahepeal suundunud teiste investeeringute poole. Need arutelud olid sedavõrd raskemad, kuivõrd Geodis'i enda olukord oli 2001. aasta jooksul halvenenud.Uute kokkulepete sõlmimiseks võetud tähtaeg pikendas samavõrra raskete kahjumite perioodi tulenevalt hilinemisest tervendamiskava elluviimises, millega saadi alustada alles 2002. aasta 1. jaanuaril. Kuhjunud täiendavad kahjumid ulatuvad ligikaudu […] mln euroni.

(c) Agentuuride sulgemise lisakulud ([…] mln eurot) ja kogu kokkuhoid raudteelastega seonduvatelt liigsetelt kuludelt ([…] mln eurot): Tervendamiskava rahastamise eelarve ([…] mln eurot) ületamist seletab peamiselt agentuuride sulgemise oodatust kõrgem maksumus (koondamised, sotsiaalseadusandluse karmistamine jne). Seda korvasid üldiselt väiksemad raudteelase seisuses töötajatega seonduvad liigsed kulud ([…] mln eurot). Alalise personali töötajate SNCF'i naasmise taotlused olid ettenähtust arvukamad ja kiiremad, kuid nende töötajate nõudmised geograafiliste asukohtade osas aeglustasid nende ümberklassifitseerimist ja süvendasid agentuuride töö häiritust ning suurendasid nende käskudega seonduvat maksukoormust kehtiva sotsiaalplaaniga seonduva maksukoormuse suhtes. Esialgne plaan nägi ette alalise personali […] töökoha säilitamise (raudteelased). Tegelikult jäi Sernam'isse ainult […] raudteelast, mis tähendas seega […] mln eurot hinnangulist kokkuhoidu oodatavate liigsete kulude pealt. Kuna paralleelselt olid töötaotlused SNCF'ile arvatust kiiremad (ligikaudu […] üksnes 2000. aasta novembris ja ligikaudu […] taotlust 2001. aasta esimesel neljal kuul) ja arvukamad, pidi Sernam 2001. aastal palkama kiirkorras töötajaid eraõigusliku lepingu alusel, väljaõppeta, ja ettenähtust suuremal arvul. Lõpuks integreeriti järk-järgult liigset tööjõudu, tekitades täiendavaid koondamiskulusid, võrreldes esialgse plaani prognoosidega.

(d) Omakapitalilaen ([…] mln eurot): vastavalt Geodis'iga 21. detsembril 2001. aastal sõlmitud läbirääkimiste protokollile vähendati omakapitalilaenu summat, mille SNCF tegelikult maksis juba tehtud ja majandusaastate 2000 ja 2001 arvele kantud investeeringute summa võrra. Seetõttu vähendati tasutud laenu summat […] mln euro võrra.

4.4. **Geodis'ilt oodatud 67 mln eurot (23. mai 2001. aasta otsuse kohaselt)**

(71) Prantsuse ametivõimude sõnul pidi Sernam 1 otsuses kinnitatud ümberkorraldamise kogumaksumusest 515 mln eurot SNCF rahastama 448 mln eurot ja Geodis 67 mln eurot. 61 mln euroni ulatuva käibekapitalivajaduse summa (edaspidi 'KKV') tuleneb raudteelaste massilise tagasipöördumisega seonduvast segadusest 2000. aasta lõpus (üle 1600 tagasipöördumise majandusaastal 2000). Prantsusmaa osutab, et see summa kujutas kapitalilaenu summat, mille Geodis andis Sernam'ile (KKV rahastamine). Selle häirega kaasnesid kaubaveo hilinemised ja langus, mis tõi kaasa arvukalt vaidlusi ja väga olulise klientidele antava krediidi pikenemise. 2000. aasta lõpus ületas klientidele antud krediidi laekumise keskmine tähtaeg neli kuud. Prantsuse ametivõimud märgivad, et 2002. aasta esimesel poolel oli hinnatav "KKV" vähenenud mln euroni, mida hinnati keskmiselt umbes kolmekümne päevase krediidi põhjal käibest, ning mida rahastati jooksvatest pangalaenudest. 2002. aasta 31. detsembril kujutas see KKV vaid […] mln eurot, mida rahastati jooksvatest pangakrediidiliinidest. Prantsusmaa sõnul saab meetmete varal, mis Sernam võttis käibekapitali vajaduse vähendamiseks, seega kinnitada, et esialgselt prognoositud 67 mln eurot, mille rahastamise pidi tagama Geodis, ei olnud edaspidi enam vajalik.

4.5. **Sernam'i rakendatavad hinnad**

(72) Prantsusmaa ametivõimud märgivad, et Sernam teostas alates 1995. aastast uut hinnakujunduse strateegiat hindade tõusu suunas eesmärgiga taastada oma tegevuse kasumlikkus, hinnates ümber ekspressvedude ja kiirsaadetiste tulud. Seda poliitikat peegeldavad järgmised konkreetsed tulemused.

(73) Ekspressveod: Sernam'i positsiooni ja turu võrdlemiseks võttis Sernam näitajaks kilogrammi hinna. Sernam'i saadetise keskmine kaal on tõepoolest suurem turu saadetise keskmisest kaalust […] kg (29 kg vastu 2003. aasta juuni lõpus). Saadetiste hind kilogrammi kohta on aga kaalu suhtes kahanev (mida suurem on saadetise kaal, seda väiksem on selle hind kilogrammi kohta). Andmete võrreldavuse huvides otsustas Sernam võrrelda 25 – 35 kg kaaluvate saadetiste hindu kilogrammi kohta, see tähendab ekspressvedude turul vaadeldavat saadetiste keskmist kaalu.

Teine kvartal 2003, ekspress	Sernam (üldine)	Sernam vahemikus 25 – 35 kg	Turg (sarra kaal)
Kilo hind eurodes	[…]	[…]	1,07
Saadetise kaal kg-des	[…]	[…]	29,00

(74) Turu keskmise kaalu vahemikku jäävate Sernam'i saadetiste puhul on Sernam'i hind seega […] eurot/kg turu keskmise hinna 1,07 eurot/kg kohta. Selles keskmise kaalu vahemikus on seega Sernam'i kasutatav hind turuhinnast kõrgem.

(75) Lisaks osutavad Prantsusmaa ametivõimud, et Sernam'i hinnad tõusevad […] punkti võrra 2003. aasta esimeses kvartalis, võrreldes 2001. aasta esimese kvartaliga, turu edasimineku kohta 13 punkti võrra. Samal ajal Sernam'i saadetise kaal suurenes väga oluliselt (suurenemine […] punkti võrra), võrreldes turuga (langemine 7 punkti võrra). Kuivõrd kilogrammi hind on kaalu suhtes kahanev, siis kui Sernam'i saadetiste keskmine kaal suureneb tunduvalt, samas kui turu saadetiste kaal väheneb, võiks oodata, et Sernam'i näitaja hind/kg väärtus langeb tunduvalt. Ent Sernam'i hind/kg näitaja hoopis suureneb, ning see suurenemine on isegi suurem võrreldes turu näitajatega. Sernam'i kilogrammi hinna tõus on seega märkimisväärselt suurem kui turu hinna tõus. Seda tõika kinnitavad ka 2003. aasta teises kvartalis saadaolevad andmed, välja arvatud öiste kohaletoimetamiste osas Sernam'i puhul.

(76) Tavasaadetised: Prantsusmaa ametivõimud märgivad, et sama analüüs tehti saadetiste kohta, mille kaal on vahemikus 95 – 105 kg (kiirsaadetiste turul täheldatud saadetiste keskmine kaal).

(77)

Teine kvartal 2003, kürsaadetised	Sernam	Sernam vahemikus 95 – 105 kg	Turg
Kilo hind eurodes	[…]	[…]	0.33
Saadetise kaal kg-des	[…]	[…]	98.00

(78) Sernam'i saadetiste osas, mis asuvad turu keskmise kaalu vahemikus, on Sernam'i hind […] eurot/kg, seega turu näitajast kõrgem.

(79) Lisaks märgivad Prantsusmaa ametivõimud, et hindade areng turu suhtes on Sernam'i puhul […] võrra kõrgem ajavahemikul 2001. aasta esimene kvartal – 2003. aasta esimene kvartal (ja sama ajavahemikul 2001. aasta esimene kvartal – 2003. aasta teine kvartal). Samal ajal tõusid Sernam'i saadetiste kaalud mõnevõrra (tõus […] punkti võrra) turu suhtes (langus 3 punkti võrra). Kuna kilogrammi hind on kaalu suhtes kahanev, oli Sernam'i kilogrammi hinna areng samuti suurem kui turu oma. Seda tõika kinnitavad 2003. aasta teises kvartalis saadaolevad andmed.

4.6 **Sernam'i tegevustulemuse areng**

(80) Prantsusmaa ametivõimud osutavad esmajoones, et Sernam ei ole seaduslikult kohustatud koostama kontserni finantsaruannet, ning et järelikult ei saa Sernam'ile ette heita asjaolu, et ta ei avaldanud sellise arvepidamise alast teavet. Ometi edastasid Prantsuse ametivõimud komisjonile Sernam'i kontserni finantsaruande 2002. aasta kohta.

(81) Tegevustulemuste arengu kohta alates 2000. aastast ja kuni 2006. aasta prognoosini annavad Prantsusmaa ametivõimud järgmised andmed:

	2000	2001	2002	2003 eeldatav	2003 tegelik	2004	2005	2006
Kaive	552	573	449	430	414	431	452	449
Tegevuse ülejääk (bruto)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortisatsioonikulud	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Täitmiskulud	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Ümberkorralduskulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Osaluslaenust loobumine	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Finantstulemus	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Tulemus enne maksude mahaarvamist	-104,0	-102,0	-78,3	-87,1	-85.0	-40.9	0,1	3,4

(82) Nende andmete järgi ning kavandatud ja juba osaliselt teostatud ümberkorraldusmeetmete alusel oleks Sernam'i oodatavad tegevustulemused 2005. aastal neutraalsed ja peaks hakkama tootma kasumit 2006. aastal.

4.7. **Sernam'i turuosad**

(83) Prantsusmaa ametivõimude sõnul ilmneb kõigepealt ettevõtjate klassifitseerimise tabelist tegevusala järgi, mille koostasid audiitorid Logistique Magazine'i ajakirja arvuliste andmete alusel, et Sernam läks üle kolmandast kümnendasse järku kiirsaadetiste osas Prantsusmaal ajavahemikul 1998 – 2002, ning viiendast kuuendasse järku ekspressvedude osas samal ajavahemikul. Selle tabeli esitasid ka Prantsusmaa ametivõimud.

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Semam		Logistique Magazine		Logistique Magazíne	
	Turuosa %	Koht	Turuosa %	Koht	Turuosa %	Koht	Turuosa %	Koht	Turuosa %	Koht
Kiirsaadetised Prantsusmaal	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Ekspressveod Prantsusmaal	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Rahvusvahelised kiirsaadetised	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Semam		Logistique Magazine		Logistique Magazíne	
	Turuosa %	Koht	Turuosa %	Koht	Turuosa %	Koht	Turuosa %	Koht	Turuosa %	Koht
Rahvusvahelised ekspressveod	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. **Käibe vähendamine**

(84) Prantsusmaa ametivõimude 14. aprilli 2004. aasta kirja järgi on Sernam'i käibe areng järgmine:

Käive-1								
Sernami käive	2000	2001	2002	2003 (eeldatav)	2003 (tegelik)	2004	2005	2006
Sernami käive tuhandetes eurodes	552	573	449	430	414	431	452	449
Sernami käive (100 = käive aastal 2000)	100	104	81	78	75	—	—	—
Käibe langus aastas tuhendetes eurodes		4	-22	-4	-6	—	—	—
Käibe muutus %des võrreldes, aastaga 2000 (*)		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

Käive-2					
Brutoandmed ekspressvedude kota arvudes (turu muutusi arvestamata)	2000	2001	2002	2003	muutus 2000-2003 %
Sernami ekspressvedude kaive tuhandetes eurodes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sernami kiirsaadetiste käive tuhandetes eurodes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sernami ekspress ja kiirsaadetiste	[…]	[…]	[…]	[…]	
Käive ekspress + kiirsaadetised (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
Ekspressvedude osa %des (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
—	[…]	[…]	[…]	[…]	

Käive - 3					
Andmed ekspressvedude ja kürsaadetiste kohta punktides (100 punkti aastal 2000) (võttes, arvesse turu muutusi)	2000	2001	2002	2003	Muutus 2000-2003, %
Sernami ekspressveod (võttes arvesse turu muutusi)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sernam kiirsaadetised (võttes arvesse turu muutusi)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ekspressvedude ja kiirsaadetiste suhe (võttes arvesse turu muutusi)	[…]	[…]	[…]	[…]	

(*) Teave, mis ei tulene otseselt Prantsusmaa ametivõimude esitatud andmetest, vaid mille lisas komisjon.

(85) Prantsusmaa andmete järgi näitab Sernam'i käibe areng kiirsaadetiste ja ekspressvedude osas 2000. ja 2003. aasta vahel, ühelt poolt, Sernam'i kohalolu vähenemist mõlemal turul ning, teiselt poolt, Sernam'i tegevuse teatavat ümbersuunamist ekspressvedude kasuks.

(86) Sernam'i käive langes 18 % võrra ajavahemikul 2000 kuni 2005. Tavasaadetistega seonduva käibe osa langes […] % võrra ja ekspressvedudega seonduv osa […] % võrra ajavahemikul 2000 kuni 2003. Kui arvestada Prantsuse ametivõimude tehtud parandusi, võtmaks arvesse turu arengut, on Sernam'i kiirsaadetiste käibe vähenemine samal ajavahemikul veel ilmselt suurem ([…] % võrra), samas kui ekspressvedude oma väheneb vaid mõnevõrra, saavutades[…] %, mitte […] %.

(87) Pealegi toimus Prantsusmaa ametivõimude andmetel teatav tegevuse ümberorienteerimine, sedavõrd, kuivõrd ekspressvedude suhe tavasaadetiste suhtes oli […] aastal 2000 ja […] aastal 2003. Sernam'i tavasaadetiste osakaal langes seega ekspressvedude kasuks. Teisalt aga, kui võtta arvesse tavasaadetiste ja ekspressvedude ühendatud käivet, moodustavad tavasaadetised valdava enamiku tegevusest oma […] %ga aastal 2000 ja […] %ga aastal 2003 vastavalt ekspressvedude […] % ja […] % vastu.

4.9. **Tööjõu vähendamine**

(88) Sernam'i tööjõudu vähendatakse järgmiselt:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
23. mai 2001. aasta otsus	5 050			390C		2 600	
Sernami töötajate arv 31.detsembril			4 257	3 800	3 259	2 995	[…]

(89) 23. mai 2001. aasta otsuse järgi peaks tööjõudu vähendatama 2 600 töötajale 2004. aastal. Tegelikkuses aga on tööjõu arv veel 2 995 inimest 2004. aastal ning […] töötajat 2005. aastal ehk 2004. aastaks eesmärgiks seatust väiksem arv.

(90) Selliselt soovitatud töötajate vähendamine peab võimaldama olulisi sääste ning peab andma Sernam'ile vajaliku paindlikkuse ja kohandumisvõime tema uuenduslike eesmärkide saavutamiseks.

4.10. **Tootmiskohtade sulgemine ja ümberkorraldamine**

(91) Tootmiskohtade sulgemine: Prantsusmaa ametivõimud märgivad, et sorteerimiskohtade sulgemise osas läheb Sernam 23. mai 2001. aasta otsuses püstitatud eesmärkidest kaugemale.

	1999	2001 (31. detsember)	2002 (30. juuni)	Eesmark 2002 lõpp	Eesmark 2003 lõpp		
23. mai 2001. aasta otsuse eesmärgid	107	87	80	74	72	32,71 %	
(iga aasta 31. detsember)		2001 (31. detsember)	2002 (31. detsember)		2003 (31. detsember)	2004 (31. detsember)	2005 (31.12)
Sernami tootmiskohtade arv		87	74		62	61	61
Muutus %des 1999-2005							-43

Prantsusmaa ametivõimude järgi on kaldkirjas andmed hinnangulised.

(92) Tootmiskohtade ümberkorraldamine: Sernam'i endine võrk oli väga ebasobiv kasumi tootmiseks niivõrd, kuivõrd see oli ülemõõduline (kohtade arvu poolest), ebasoodsas asukohas (nimelt väga kulukate asukohtadega, sest need asusid kesklinnas (Pariisis)), ning nende sorteerimiskohad olid ebasobivad juba nende korralduse poolest ([1]). Kohtade arvu vähendamine ligi poole võrra ning sorteerimistegevuse osaline üleviimine linnast äärelinna poole, maanteetranspordi osas sobivatesse kohtadesse võimaldasid vähendada Sernam'i rendikulusid poole võrra ning kujutavad ühte võtmeelementi ühendveo ja kiirsaadetiste tegevuse ratsionaliseerimiseks ja tõhusamaks muutmiseks Sernam'i jätkusuutliku elujõulisuse taastamiseks.

4.11. **Ülejäänud tegevuskohtade asukohamuutus ja kaasajastamine**

(93) Sernam'i alaliste tegevuskohtade hulgast kakskümmend viis pakuvad ebasobivaid füüsilisi tingimusi võrreldes kutseala kaasaegsete tootlusteguritega. Valdavalt suurlinnades paiknevad, on need siiski hädavajalikud Sernam'i võrgu kestuse ja terviklikkuse jaoks. Nende kohtade elujõulisuse taastamise tagamiseks alustas Sernam kaasajastamispoliitikat kohapeal, kui geograafiline asukoht on rahuldav (puudutab kolme tegevuskohta), ning vastasel juhul ümberpaigutamist (puudutab 22 kohta). Üleviimine toimub kas olemasolevatesse Sernam'i poolt renoveeritud rajatistesse või uutesse rajatistesse.

([1]) Prantsusmaa ametivõimud märgivad, et kasutatud ruumid olid osaliselt lagunenud. Nende asukoht oli sageli kesklinnas ja mitte nagu enamiku konkureerivate kullerfirmade puhul logistilistel äärelinnaaladel, mis on suurtelt magistraalteedelt kiiremini ligipääsetavad ning parema asukohaga tööstustsoonide suhtes, kuhu on keskendunud suurem osa Sernam'i kliente. Selline asukoht kajastub muide ka Sernam'i jaoks liiga kõrgetes üürides. Raudtee/maantee kombineeritud transpordi agentuure (raudteeperroon ühelt, maantee teistelt poolt) kasutatakse alates 2001. aasta maist puhtalt maanteetranspordiks. Maanteetranspordi korral kasutatakse neid agentuure ühepoolsete platvormidena. Selline kasutus muudab nende tootlikkuse ebapiisavaks (rohkem platvormipinda kui klassikalisel kahepoolsel agentuuril, seega pikem pakkide poolt läbitav vahemaa platvormil, seega rohkem käitlejaid lähetamisel ja rohkem pakkide kahjustamise riske). Lisaks ei vasta maateenindus käesoleva materjali nõuetele: platvormiäärsed rajad on liiga kitsad ja muudavad veoste platvormile paigutamise manöövrid raskeks (seega aeganõudvamaks kui normaalse konfiguratsiooniga rajatises) või koguni võimatuks teatud osades, takistades ettevõtjal veoste laadimist platvormile oma veoautodelt uste juurde, mis optimeeriks plavormi haldamist. Sernam'i portfelli sorteerimise tagajärjel ja halva konjunktuuri tagajärjel oli suur osa agentuure ülemõõdulised.

(94) See kaasajastamis- ja asukohavahetuskava võimaldab parandada võrgu tegevustulemusi[…] mln euro võrra (terve aasta, välja arvatud Ile de France'i maakond, kus toimub kaks tootmiskohtade asukohavahetust ja kaks kaasajastamist). Nendes kaasaegsetes turvatud ja optimeeritud rajatistes Sernam: a) vähendab platvormi pindalu 50 % võrra; b) vähendab platvormi halduspersonali arvu […] % võrra; c) vähendab pakkide kahjustamisega seonduvate vaidluste arvu; d) vähendab varastatud pakkide arvu ja e) optimeerib platvormile paigutamist pakiveoettevõtetele, vähendades nende liikumatust. Uute rajatiste asukohavahetusega kaasneb keskmiselt 15 % kokkuhoid käesolevate üüride pealt.

4.12. **Uued infosüsteemid**

(95) Geodis'i abiga viis Sernam oma infosüsteemi üle kahele uuele juhtimispaketile ("Aanael" ja "Alizée 2000"), mis peavad optimeerima Sernam'i tulevasi operatsioone.

4.13. **Tavasaadetistelt ekspressvedudele**

(96) Prantsuse ametivõimud märgivad, et Sernam liitis 2003. aasta jaanuaris oma kiirsaadetiste vedude ja ekspressvedude plaanid üheksainsaks maanteeveoplaaniks [1] "ekspressveona", [2] mis keskendub "Train Bloc Express TBE" (ekspresskaubarong). Tänu sellele transpordikavale on Sernam praegu pühendunud ainult ekspressvedude teostamisele ja kõikide toodete kohaletoimetamisele kvaliteetse ekspressteenusena ("Cliq" kvaliteeditõend [3], mis tagab veetavate pakkide turvalisuse, usaldusväärsuse, (96) tähtajad ja järgitavuse), kuigi ainult ligi kolmandik moodustab tõelise ekspressveo [1]. See kvaliteedigarantii kliendile on nimelt võimaldanud kaasa aidata käimasolevate vaidluste maksumuse märkimisväärsele vähendamisele, vähendades oluliselt käibekapitalivajadust [4].

(97) Sernam'i käive, mis jaguneb eri tüüpi klientide vahel, näitab, et[…] % Sernam'i kogukäibest (vastab […] % klientidele) saadakse ekspressvedude klientide segatoodete pealt, kus Sernam ei konkureeri puhtalt kullerettevõtete pakkumisega, kes ei paku ekspressteenust. Nii on […] % nende klientide pealt saadud käibest

— […] % seotud ekspressteenustega,

— […] % seotud kiirsaadetise teenustega ja

— […] % seotud prahtimisteenustega

(98) Ülejäänud […] % Sernam'i käibest saadakse klientide pealt, kes ei kasuta ekspressteenuseid.

---

[1] Prantsuse ametivõimude andmed, mis esitati 22. märtsi 2004 koosolekul.

[2] Meeldetuletuseks, tegemist on: a) "Urgence Xpress"ga: kohaletoimetamine samal päeval mõne tunniga (kasutades TGV (kiirrongi) lastiruume), b) "Öised kohaletoimetamised" (kella 4 ja kella 8 vahel turvakonteineritesse), c) "H Xpress": kohaletoimetamine järgmise päeva hommikul enne kella 12, d) "Avantage Xpress": kohaletoimetamine järgmisel päeval enne kella 18, e) "Tempo Xpress": kohaletoimetamine 48/72 tunni jooksul Euroopas, f) "Lot Xpress": 1 – 25 tonni kaaluvate partiide vedu Prantsusmaal ja Euroopas, ning g) "Disram": kaubaaluste tööstuslik laialivedu.

[3] "Cliq" tõend tagab usaldusväärsuse vedude kõikides järkudes, reageerimiskiiruse kogu võrgu ulatuses, selgete toimingute turvalisuse ja läbipaistvuse reaalajas ning anomaaliate korral.

[4] Käibekapitalivajadused, mis seonduvad klientidele antud krediidi sissenõudmise üle neljakuise kestusega 2000. aasta lõpus, moodustavad olulise osa 67 mln euro suurustest eelpool nimetatud finantsvajadustest. Seda maksumust võidi vähendada summani […] mln eurot 31. detsembril 2002. aastal ja see peaks jõudma tegevusala normatiivini ümberkorraldamiskava lõpus.

4.14. **Maanteelt raudteele (Train Bloc Express) (ekspresskaubarong)**

(99) TBE kontseptsioon: TBE ([1]) on suure kiirusega pendelrong, mis liikleb kindlaks määratud sõidugraafikuga, kindlaks määratud arvu vagunitega, on mõeldud tavasaadetiste veoks ja eelkõige ekspressvedudeks, ning kuulub teenusprojekti raamesse, mis pakub samaaegselt kvaliteeti, usaldusväärsust, turvalisust, kiirust (160 km/h klassikalistel liinidel, 200 km/h TGV liinidel) ning võimaldab hilist posti peale võtmist (seega paremat veoste grupeerimist).

(100) Prantsusmaa ametivõimude järgi "seisneb selle teenusepakkumise eripära raudteetranspordi töörežiimis (TBE juhtimist kontrollitakse sama rangusega mis TGV-ronge, isegi kui need ei sõida tingimata TGV-liinidel). TBE kuulub jätkusuutliku arengu poliitikasse (see täiendab raskeveo maanteeliiklust, ühes turusegmendis – ekspressveod – kus 12tonnised veoautod liiklevad täna kiirustega 110 km/h, mis seatakse lähitulevikus küsitavaks Euroopa määrustiku arengu raames ([2])). See kuulub pealegi täielikult transpordipoliitika valge raamatu suunistesse 2010. aastaks ning siseriiklike raudteevõrkude koostalitusskeemidesse. Nimelt selle TBE tehnika SERNAM valiski kiirsaadetistelt järk-järgult ekspressvedudele ümberspetsialiseerumiseks".

(101) Prantsusmaa ametivõimude andmete järgi võib TBE vagun vedada ligi 100 m³ kaupu. TBEga 2002. aastal päevas veetud 1 500 m³ vastavad ligikaudu 30 veoautole päevas. 2006. aastal võrdub see 120 veoautoga päevas ehk 6 000 m³, mida Sernam kavatseb vedada iga päev TBE'ga, aidates nii kaasa maanteede vabastamisele ja keskkonnahoiule.

(102) TBE konkurentsivõimelisus: kaks TBE pendelrongi, mis ühendavad igal öösel vastavalt Pariisi ja Orange'i, ühelt poolt, ning Pariisi, Bordeaux'd ja Toulouse'i, teiselt poolt, sõidavad kiirusel 160 km/h või koguni 200 km/h nende suurlinnade vahel olemasolevatel kiirliinidel, mis on eriti konkurentsivõimeline "ekspressi" tüüpi kiirsaadetise teenuse jaoks.

(103) Prantsusmaa ametivõimude sõnul "areneb ekspress tänapäeval pikamaaühendustel püsiühenduse vagunite kasutuselevõtuga. Selleks kujutab TBE ühte alternatiivi, mis võimaldab SERNAM"il vabaneda maanteetranspordist. Sernam'i liiklus, mida teenindab otseselt TBE, moodustab juba täna […] mln eurot käibest ([…] mln eurot ühendveokäibest). Sernam'i transpordikava on tehniliselt korraldatud TBE ümber ja on seega selle tehnika lahutatamatu osa ([2]).

(104) Prantsusmaa ametivõimude sõnul "kasutavad ekspressveo äriühingud oma ekspressvedude transpordiks kergeid maanteesõidukeid (12 t). Põhja-lõuna pikamaaliinidel kasutab Sernam veomaksumuselt kallimat raudteelahendust (seega ilma konkurentsi moonutamata). Ometi korvavad seda veo liigset maksumust muud optimeerimised transpordi tasandil (hiline pealevõtt, seega parem ühendvedu), millele lisanduvad eelised teenuste osas (kiirus, usaldusväärsus, turvalisus, keskkonnahoid ([2])).".

(105) TBE on juba saavutanud oma lae: Prantsusmaa ametivõimude sõnul on Prantsusmaal tegutsevate eri TBE'de võimsus nüüdsest saavutanud oma lae ja Sernam uurib võimalust käitada teisi TBE'sid. Nimelt selleks et toime tulla kasvava vajadusega ülalnimetatud raudteeühenduste järele, kavatseb Sernam alates 2005. aastast ümber paigutada nell kombineeritud agentuuri hea raudteeühendusega ja suure, käesolevast kaks korda suurema, TBE vastuvõtu võimega rajatistesse ([3]). Sernam on muide juba alustanud läbirääkimisi, et 2005. aasta 1. jaanuariks oleks SNCF suuteline pakkuma talle nõutavaid lisavõimsusi.

([1]) Meeldetuletuseks, need TBE'd koosnevad klassikalisest veerevkoosseisust, millel on teostatud tehnilised täiendused, mis võimaldavad neil liigelda 200 km/h kiirliinil: a) suurema veovõimega klassikalised vedurid, b) spetsiaalsete telgedega varustatud klassikalised vagunid, c) piiratud pikkusega veerem (9 – 12 vagunit maksimaalselt sõltuvalt liinidest) elektroonilise ja automaatse pidurdusjõu jaotusega eri vagunite vahel sõltuvalt nende asendist veeremis, vältimaks haakeseadme katkemist. Lisaks on veeremitel, mida juhitakse lahutamatute vagunite plokis, samaväärne usaldusväärsus mis TGV'l (kiirrongil). Tuginedes minevikus omandatud raudteealastele teadmistele võis Sernam nii välja arendada uue lahenduse: TBE.

([2]) Komisjoni allajoonitud.

([3]) Tegemist on a) kahe lisanduva edasi-tagasi liikleva pendelrongiga Pariisi ja Orange'i vahel, b) ühe edasi-tagasi liikleva pendelrongiga Pariisi ja Bordeaux' vahel ja c) ühe edasi-tagasi liikleva pendelrongiga Pariisi ja Toulouse'i vahel.

(106) Seoses Sernami erinevaid transpordiliike ühendava transpordiviisiga (nimelt nelja erinevaid transpordiliike ühendava keskuse (Pariis-Chevaleret, Bordeaux, Toulouse, Orange) nelja tööstusarvepidamise ühendamine) märgivad Prantsuse ametivõimud lisaks, et transpordikeskuste tegevustulemused prognoositi aastatele 2004 – 2010 strateegia alusel, milles asendatakse kiirsaadetised järk-järgult ekspressvedudega, seda eelkõige pikamaavedudel (siseriiklikud veod põhja-lõuna suunal).

(107) Kiirsaadetiste kasvav asendamine ekspressvedudega raudteeliinidel (millele aitab kaasa õigusaktide surve, mis seab piiranguid pikamaasõidu veoautodele, vähendades suurimat sõidukiirust) võimaldab saada erinevaid transpordiliike ühendava transpordiviisi tegevustulemuste kasvu ajavahemikul 2005–2010 järjestikuste etappide kaupa. Kuna eri transpordiliike ühendavad transpordikeskused on kavandatud ekspressvedude käitlemiseks, toimub see asendamine püsiva maksumusega, samas kui transporditav väärtus suureneb.

(108) Tuleb märkida, et 2007. aastal transpordikeskuste tegevustulemuste edasiminek aeglustub (kergelt) uue […] transpordikeskuse ja uue pendelrongide süsteemi rajamise tagajärjel, mida on uuritud koos SNCF'iga, mille fikseeritud arendamiskulud amortiseeritakse aastal 2007.

(109) Eri transpordiliike ühendava süsteemi tööstusarvepidamine ajavahemikul 2003 – 2010 jaotub järgmiselt:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kogukäive	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sellest partnerite osa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Väline altöövõtt kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sisemine altöövõtt kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tegevuse brutomarginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tegevuse maksumus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Intressivahe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Üld- ja halduskulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulemus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(110) See tabel näitab pidevat arengut käibe osas, mis peaks seitsme aastaga ligikaudu kahekordistuma, ja tegevustulemuste osas, mis peaksid ligikaudu kolmekordistuma.

(111) Siseriikliku ja rahvusvahelise TBE partnerid: keskmise pikkusega perspektiivis näib see süsteem olevat ahvatlev ka teistele kiirsaadetiste sektoris tegevatele ettevõtetele.

(112) Prantsuse ametivõimude sõnul "tegeleb Sernam praegu partnerite otsinguga, teostamaks kiiremas korras oma ettevõtte tervendamiseks vajalikku tehnilist koostööd. Selline tehniline koostöö võimaldab nimelt Sernam'il kasutada partneri tootmiskohta, jagada selle varieeruvaid kulusid ja annab võimaluse, et tal ei oleks kohapeal mitte üksnes tema tootmisrühm. Toetamise eesmärgiks on keskmises ajaperspektiivis tagada ettevõtte (ja eelkõige tema TBE-tööriista) jätkusuutlik areng ning lühiajalises perspektiivis kiirendada äriplaani eesmärkide saavutamist (näiteks tehnilised koostööd)".

(113) "Partnerluse panus on nimelt vajalik TBE-tööriista optimeerimiseks, mis aja jooksul, arvestades ekspressi nõudmisi usaldusväärsuse, turvalisuse, kiiruse ja keskkonnanõuetele vastavuse osas, kujutab Sernam'i jaoks tuleviku tööriista. Pealegi on ilmne, et raudtee tööriist muutub seda konkurentsivõimelisemaks ekspressi puhul, mida enam veovahemaad pikenevad (kuna kiirusega seotud eelis muutub üha tuntavamaks)".

(114) "Nendes tingimustes on TBE-tööriist, mille arengutendents jätkub rahvusvahelistel ja piiriülestel ühendustel. Ühendus rahvusvahelise ulatusega partneriga on seega TBE täisvõimsuse arendamiseks hädavajalik. Käesolevalt on ekspressvedude turg selline turg, kus domineerivad rahvusvahelise pakkumisega ettevõtted. Sernam'i strateegia jätkamine ekspressvedude osas käib seega tingimata läbi selle toetuse".

(115) "Prantsuse ametivõimud kinnitavad seega, et nende strateegiasse kuulub kindlasti otsida Sernam'i huvides võimalust tugineda partnerile".

(116) 2005. aasta alguseks kavandab muuseas Geodis, kelle ekspressvedude ja kiirsaadetiste plaanid on eranditult seotud maanteetranspordiga, kasutada Sernam'i vahendusel TBE tehnikat pikamaasõitudel. Teised ekspressveoettevõtted, nagu TAT Express, on samuti ilmutanud Sernam'ile huvi selle tehnika vastu.

(117) Sernam'i monopoli vältimine: meenutatakse, et Prantsusmaal on Sernam kiirsaadetiste raudteeveo TBE kontseptsiooni arendamise pioneer, kuna ta on Prantsuse ametivõimude andmete järgi ainus ettevõte, kes arendab uut raudtee ühendvedude lahendust. Ometi ei ole Prantsuse ametivõimude sõnul [1] "Sernam'il monopoli TBE suhtes niivõrd, kuivõrd kõik ettevõtted võivad taotleda Fret SNCF'ilt samaväärset teenust. Tänaseks ei ole siiski ükski Sernam'i konkurent esitanud Fret SNCF'ile selgesõnalist taotlust. Fret SNCF kinnitab pealegi, et ta on valmis pakkuma samadel tingimustel võrdväärset teenust kõikidele ettevõtetele, kes seda taotlevad. Omalt poolt vastas Sernam soosivalt ühe ettevõtja tehnilise koostöö taotlustele TBE osas, kes soovis mõõta selle asjakohasust ja tõhusust."

4.15. **SNCF'i pressi-, pagasi- ja tarnelepingute konkurentsile avamine**

(118) Nagu Prantsusmaa ametivõimud ja SNCF oma 17. juuni 2002. aasta aruandes märkisid, täitsid nad kõiki võetud kohustusi. Nad täpsustasid, et nad avasid need lepingud konkurentsile, nagu nad olid selleks kohustunud 4. detsembri 2000. aasta ja 10. aprilli 2001. aasta kirjades. Menetluse algatamise otsuse 77. punktile vastamiseks kordavad Prantsusmaa ametivõimud alljärgnevalt nende lepingute konkurentsile avamise kuupäevi ja nende summasid *Euroopa Ühenduste Teatajas*.

(119) Sernam'i tagatavad teenused puudutasid järgmist:

— teenistuskirjade vedu sorteerimiskeskuste vahel,

— Grandes Lignes' (suurte liinide) juhatuse äridokumentide vedu,

— Grandes Lignes' piletimüügi vedu,

— tarneveod materjali-, infrastruktuuri- ja ostuosakondade nimel,

— päevalehtede ja ajakirjade vedu,

— pagasivedu.

(120) Nelja esimese teenuse osas teavitati komisjoni vastavate lepingute pikendamisest. Seda tehti, järgides rangelt komisjoni ees võetud kohustust avada nende lepingute sõlmimine konkurentsile (enampakkumised).

[1] Prantsusmaa ametivõimude 14. aprilli 2004. aasta kiri, registreeritud 15. aprillil 2004 nr A/18141 all.

(121) Selle kohustuse täitmiseks taotles SNCF 20. juuni 2001. aasta kirjaga Sernam'ilt lõpetada 31. jaanuaril 2002. aastal järgmised lepingud:

— veoleping Sernam'i ja SNCF'i vahel (materjaliosakond),

— veoleping Sernam'i ja SNCF'i vahel (infrastruktuuriosakond),

— veoleping Sernam' i ja SNCF'i vahel (ostuosakond),

— grandes Lignes'i juhatuse äridokumentide veo leping Sernam'i ja SNCF vahel,

— teenistuskirjade veo leping Sernam'i ja SNCF'i vahel,

— laialiveo leping Sernam'i ja SNCF'i vahel.

(122) Sernam'i ja SNCF'i vahelist piletimüügi veo lepingut selles kirjas ei puudutatud, sest kuna see sõlmiti hilja, oli SNCF sellele andnud otseselt komisjoni soovitatud tähtaja 31. jaanuar 2002.

(123) 20. juulil 2001. aastal avaldati ülalnimetatud lepingute konkurentsile avamise teated *Euroopa Ühenduste Teatajas* kandidaatide vastamise tähtajaga 31. august 2001.

(124) Areng alates 2001. aasta juulist: pärast teate avaldamist ilmutas huvi kaks kandidaati: Sernam ja TCS. TCS'i kandidatuuri ei võtnud SNCF'i ostujuhatus vastu, sest see ettevõte vastas vaid osaliselt SNCF'i taotlusele ning ei suutnud nimelt käsitleda kaalu ja mahu osas suuri saadetisi. Võttes arvesse uute vastuvõetavate kandidaatide puudumist, palus SNCF Sernam'i 10. oktoobri 2001. aasta kirjaga lugeda kehtetuks tema eelmine 20. juuni 2001. aasta kiri ja pikendada kõiki lepinguid kuni 31. oktoobrini 2002.

(125) Sernam kinnitas 19. oktoobri 2001. aasta kirjaga oma nõusolekut lepingute pikendamiseks kuni 31. oktoobrini 2002. 31. jaanuari 2002. aasta kirjaga pikendas ostuosakond lepinguid 31. oktoobrini 2002.

(126) Areng 2002. aastal: 2002. aasta alguses algatati pakkumismenetlus kandidaatidele enampakkumiste esitamiseks, mis võimaldaksid järgmiste hankelepingute andmist 31. oktoobriks 2002:

— veoleping Sernam'i ja SNCF'i vahel (materjaliosakond),

— veoleping Sernam'i ja SNCF'i vahel (infrastruktuuriosakond),

— veoleping Sernam'i ja SNCF'i vahel (ostuosakond),

— grandes Lignes'i juhatuse äridokumentide veo leping Sernam'i ja SNCF'i vahel,

— piletimüügi veo leping Sernam'i ja SNCF'i vahel,

— teenistuskirjade veo leping Sernam'i ja SNCF'i vahel,

— laialiveo leping Sernam'i ja SNCF'i vahel.

(127) Selles pakkumiskutses täpsustati nimelt veetavate kaubavoogude omadused, kandidaatide valiku kriteeriumid, 2001. aasta esimese üheksa kuu andmete põhjal aktualiseeritud hankelepingute arvestuslikud summad ja andmise eeskirjad.

(128) Kogu hange jaotati neljaks segmendiks, millest igaühe kohta tuleb korraldada eraldi enampakkumine, võtmaks arvesse vedude olemusega seonduvaid eripärasid, teatavate hangete vahel esinevaid sünergiaid ja huvi väikesemahuliste ja killustatud hangete ümbergrupeerimiseks, kasutades tööstusliku iseloomuga suuremamahulisi voogusid, et saada kasu konkurentsivõimelise teenuse pakkumisest.

(129) Nii sisaldas iga hankeleping kiirsaadetise, ekspressveo ja prahtimisteenuseid ning iga kandidaat pidi olema suuteline pakkuma iga hanke jaoks kõiki neid teenuseid.

(130) Selle menetluse raames avaldati kõikide hangete kohta ühine uus perioodiline teatis ning pakkumiskutsed 18. veebruari 2002. aasta *Euroopa Ühenduste Teatajas* kõigi nelja järgmise hanke (partii) kohta:

— teenistuskirjade vedu sorteerimiskeskuste vahel,

— Grandes Lignes' äridokumentide vedu,

— Grandes Lignes'i piletimüügi vedu,

— tarnelepingud (ostude, materjali, infrastruktuuri osakondade ja laialiveo jaoks).

(131) Vastamistähtaeg oli 27. märts 2002. Selleks kuupäevaks esitati kolm kandidatuuri:

— Sernam: kõikide partiide kohta,

— TCS: kõikide partiide kohta,

— Chronopost: ainult partii nr 1 kohta.

(132) TCS oli kõikide partiide kandidaat, kuid tema alla 100 miljoni euro suurune käive ei andnud talle luba kandideerimiseks partii nr 4 kohta. Pealegi ei saanud ta "väikepakkide" veo spetsialistina vastata partiide 2 ja 3 puhul ettenähtud raskete kiirsaadetiste veo ja prahtimise nõuetele. TCS'd sai seega arvesse võtta üksnes partii nr 1 puhul "teenistuskirjad".

(133) Chronopost soovis kandideerida vaid partii nr 1 "teenistuskirjade" osas.

(134) Sernam oli ainus, kes kandideeris kõikide partiide osas ja täitis kõikides neljas konkurentsikutses osalemiseks nõutavad tingimused.

(135) Enampakkumise kutse tulemusel anti 31. juulil 2002. aastal partii nr 1 SNCF'i välisele äriühingule TCS teenuse käivitamise algusega 4. novembril 2002. Selle hankelepingu summaks hinnati 4,5 mln eurot kestusega kolm aastat.

(136) Grandes Lignes'i juhatuse äridokumentide veo leping teenuse käivitamisega 1. jaanuaril 2003 sõlmiti 26. detsembril 2002 Sernam'iga, summas 2,12 mln eurot ja kestusega kaks määratud aastat pluss üks pikendatav aasta ehk maksimaalselt kolm aastat.

(137) Grandes Lignes'i juhatuse piletimüügi veo leping teenuse algusega alates 1. jaanuarist 2003 sõlmiti Sernam'iga 26. detsembril 2002. aastal summas 1,57 mln eurot ja kestusega kaks kindlaksmääratud aastat pluss üks aasta pikendamiseks ehk maksimaalselt kolm aastat.

(138) Materjali-, infrastruktuuri-, ostuosakondade veo- ja laialiveo lepingud teenuse käivitamisega 1. veebruaril 2003 sõlmiti 27. veebruaril 2003. aastal Sernam'iga. Esialgselt oli hankelepingu kestuseks ettenähtud maksimaalselt 4 aastat, kuid arvestades kandidaatide ebapiisavust, otsustas SNCF piirata lepingute kestust kahele määratud aastale pikendamisega üheks aastaks, ehk maksimaalselt kolmeks aastaks enne uue pakkumiskutse esitamist. Hanke summaks hinnati 36,1 mln eurot 2002. aasta juuni majandustingimustes.

(139) Pressivedude puhul avaldati pakkumiskutse teade 8. juuli 2002. aasta *Euroopa Ühenduste Teatajas*. Huvi ilmutas kaks kandidaati: äriühing Beugniet, Bourgey Montreuil' filiaal, ja Sernam. Kuna äriühing Beugniet ei omanud selle hanke suurusele kohandatud struktuure, peeti vastuvõetavaks ainult Sernam'i kandidatuuri.

(140) Nimelt nõuab SNCF'i pädevusse kuuluv pressivedu ulatuslikku korraldust, mis katab peaaegu kogu Prantsusmaa territooriumi. See korraldus seisneb posti trükkalitelt-köitjatelt kokku kogumises platvormidele, 350 edasimüüjale väljastamist jaotusplatvormidelt ja kiirlähetamist nende kogumis- ja jaotusplatvormide vahel.

(141) Pressiveo hankelepingu konkurentsile avamisel oli SNCF'i eesmärk leida teenuseosutaja, kes võimaldaks tal kasutada oma teiste veovoogude jaoks juba paigasolevat kogumis- ja jaotusvõrku, ning mitte teenusepakkujat, kellel ei ole oma eelnevat kohandatud struktuuri ning kes on sunnitud looma uue peaasjalikult pressiveole pühendatud veokorralduse või koguni kasutama allhanget.

(142) Ka tagamaks, et kandidaatidel on kindlasti olemas hanke suurusele kohandatud struktuurid, hinnati, et nende käive pidi olema palju suurem hankelepingu summast.

Pressiveo hankelepingu summaks hinnati ligi 29 mln eurot aastas enne hanke kohta teate avaldamist. Selle nõude väljendamiseks kandidaatide struktuuri osas määrati hanketeates, et pakkumise tegemiseks peab kandidaatide käibe miinimumsummaks olema kolmekordne hankelepingu aastane summa, see tähendab ümardatult üle 100 mln euro.

(143) Käibega 24 mln eurot aastal 2001 ei olnud ilmselt äriühing BEUGNIET piisavalt suur.

(144) Uus hankeleping tehti seega Sernam'iga alates 1. veebruarist 2003. Samadel põhjustel, mis tarnelepingu puhul, piirati ka selle kestus kahele kindlaksmääratud aastale ainult ühe aastase pikendamise võimalusega ehk maksimaalselt kolmeks aastaks enne uut enampakkumise kutset.

(145) 2002. aastal täheldatud veovoogude alusel arvutatud hankesumma ulatub maksimaalselt kolme aasta vältel 95,65 mln euroni 2002. aasta novembri majandustingimustel.

(146) Saatjaga pagasiveo puhul: Grandes Lignes'i kliendid avaldasid ühe pakkumiskutse 22. mai 2002. aasta *Euroopa Ühenduste Teatajas*. Neli ettevõtet ilmutas huvi, kuid ainult Sernam'i kandidatuuri peeti vastuvõetavaks. Kolme järgmise kandidatuuri lükati tagasi.

(147) Äriühing B2S seetõttu, et ta kandideeris üksnes klientide telefonikõnede vastuvõtmise keskuse juhtimiseks, kuigi pakkumiskutses täpsustati, et hankeleping oli jagamatu.

(148) Äriühing TCS seetõttu, et tal puudusid selle hanke nõuetele kohandatud struktuurid.

(149) Äriühing Fixemer seetõttu, et ta ei esitanud nõutud kandidaaditoimikut.

(150) Kuna ainus vastuvõetav kandidatuur oli Sernam'i oma, sõlmiti uus hankeleping temaga alates 2003. aasta 1. aprillist ja selle kestus piirdus samuti kahe kindlaksmääratud aastaga, võimalusega vähendada perioodi ühe aasta võrra enne uut enampakkumise kutset. 2002. aastal täheldatud veovoogude alusel arvutatud hankesumma ulatub 2002. aasta oktoobris täheldatud majandustingimustel maksimaalselt kolme aasta vältel 40,3 mln euroni. Prantsusmaa ametivõimud teatasid lisaks komisjonile, et konkurentsikutse "partii 4" kohta sisaldas valikukriteeriumina minimaalset käivet, mida TCS ei saavutanud. See kriteerium oli nõutav, kuna "partii 4" puudutab suurte tööstuslike pakkide vedu (TGV teljed, liiprid …) ning peab töötama ettevõtetega, kellel on asjakohane käive ja sellest tulenevad vahendid. Esitatud andmete alusel tuleb lisaks vahet teha partii 4, partiide 2 ja 3 ning partii 1 vahel. Nagu eespool kirjeldatud, puudutab partii 4 suuri tööstusvedusid, partiid 2 ja 3 puudutavad "raskete kiirsaadetiste" ja "prahtimise" vedusid, ja partii 1 puudutab "teenistuskirjade" vedu. Kuna TCS on spetsialiseerunud "väikepakkide" veole, sai tema kandidatuuri arvestada ainult partii 1 "teenistuskirjade" kohta. Partii 1 määrati äriühingule TCS. Kuna Sernam oli ainus järelejäänud äriühing, kes oli kandideerinud ja täitis partiide 2, 3 ja 4 tingimused, sõlmiti lepingud temaga.

(151) Prantsusmaa ametivõimud teatasid komisjonile ka, et asjaolu, et Sernam kandideeris kõikide partiide kohta, ei kujutanud mingil määral tingimust hankelepingu saamiseks.

(152) Järeldus: Sernam'iga sõlmitud viie lepingu summaks hinnati veovoogude prognooside alusel 175,74 mln eurot. Oma 23. mai 2001. aasta otsuses märkis komisjon, et lepingud kujutasid majandusaasta 2000 üheteistkümne kuu lõikes ligi 55,3 mln euro suurust summat ehk 181 mln eurot, mis jaotati kolme aasta peale. Pidades silmas asjaolu, et teenistuskirjade alast hanget Sernam ei võtnud (4,5 mln eurot kolme aasta kohta), tuleb kahe summa võrdlusest välja kerge langus käesolevas vääringus, vaatamata hindade üldisele arengule.

(153) Nii tuleb andmetest ja käesolevale otsusele lisatud tõendusdokumentidest välja, et Prantsuse ametivõimud täitsid küll oma kohustust avada pakkumismenetlus tarne-, pressi- ja pagasihankelepingutele, käivitades läbipaistvad ja eeskirjadekohased enampakkumismenetlused. Kuigi ainult üks nendest enampakkumise kutsetest viis välja teenuseosutaja muutmisele, võimaldab nende lepingute pakkumismenetlusele avamine täna kinnitada, et Sernam'i ja SNCF'i vahel sõlmitud lepingud ei kujuta mingil juhul abi asutamislepingu artikli 87 alusel.

5. **UUENDUSTE KOKKUVÕTE PÄRAST SERNAM 1**

(154) Pärast Sernam 1 otsust ilmnenud uued elemendid on kokku võetud järgmiselt:

a) Geodis ei võtnud üle 60 % Sernam'ist, nagu ette nähtud, vaid võttis sellest vaid 15 % ning COGIP omandas samuti 15 % Sernam'ist;

b) 15 %, mille omandasid Geodis ja COGIP, tagastati SNCF'ile pärast menetluse algatamist komisjoni poolt, mis põhjustas teise protokolli lõpetamise, mille SNCF oli vastavalt sõlminud Geodis'i ja COGIP'iga;

c) SCS Sernam muudeti ümber ASiks (võimaldamaks osaluse võtmist 15 % ulatuses Geodis'i poolt, millega kaasnes see, et Geodis ei ole enam Sernam'i eest täielikult vastutav);

d) ümberkorraldamise kestus pikenes ühe, isegi kahe aasta võrra (2004. – 2005–2006);

e) abisumma peab suurenema 41 mln euro võrra;

f) hagejate sõnul jätkab Sernam agressiivsete hindade kasutamist turul, samas kui Prantsuse ametivõimud märgivad vastupidist;

g) Prantsuse ametivõimud märgivad, et nad peavad kinni tootmiskohtade sulgemiste arvust, personali vähendamisest ja käibe vähendamisest, nagu sätestati Sernam 1 otsuses;

h) Prantsuse ametivõimud märgivad, et nad peavad kinni SNCF'i ja Sernam'i vaheliste veolepingute konkurentsile avamisest;

i) Sernam arendab välja uue ekspressteenuste valiku;

j) ekspressteenuste valik on ühendatud TBE uuendusliku arendamisega, mis tegutseb uuel turusegmendil, mida saab veel arendada ja millel järelikult ei esine veel ületootlust. Seda vastupidiselt Sernam'i ühendveo/kiirsaadetiste teenustele, mis asuvad stagneerunud või koguni languses olevates turusegmentides. Nimelt kujutab maanteetransport, mis moodustab tavaliselt kiirsaadetiste lähetamise peamise tööriista (ümbergrupeerimisega või ilma), struktuurilise ületootmisega turusegmendi, kuigi seda peetakse käesolevalt Euroopa Liidu laienemise tagajärjel tasakaalus olevaks.

(155) Meeldetuletuseks, ümberkorraldamise esialgne maksumus oli 515 mln eurot ([1]). Prantsusmaa kavandab suurendada esialgset ümberkorraldamisabi 448 mln euro suurust summat 41 mln euro võrra, et saavutada 489 mln euro suurune ümberkorraldamisabi.

6. **HINNANG**

6.1. **Abi olemasolu**

(156) Vastavalt asutamislepingu artikli 87 lõikele 1 "on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust".

([1]) Selle summa katsid 448 mln euro ulatuses ümberkorraldamisabi ja 67 mln euro ulatuses Geodis'i panus.

(157) Kuigi Sernam 1 otsust iseloomustanud elemendid on endiselt olemas, peab komisjon kontrollima, et artikli 87 lõike 1 neli kriteeriumi on tõepoolest täidetud kõigi rakendatud või enne või pärast 2001. aasta 23. maid rakendamisele kuuluvate meetmete puhul. Selles kontekstis peab ta arvesse võtma ka ühenduse õiguse arengut ja konkreetsemalt Euroopa Kohtu otsust "Stardust Marine" kohtuasjas ([2]).

(158) Selle kohtuotsuse järgi tuleb nimelt iga toetuse puhul kontrollida, et selle maksmise otsus on riigiga seostatav, täheldamaks, kas üks artikli 87 lõike 1 neljast kriteeriumist – "riigi ressursside" kriteerium – on täidetud.

6.1.1. *Riigi ressursid*

(159) Eespool esitatud kirjelduse järgi tuleks täheldada, et SNCF on avalik-õiguslik ettevõte komisjoni 26. juuli 2000. aasta määruse 2000/52/EÜ alusel, millega muudetakse 25. juuni 1980. aasta direktiivi 80/723/EMÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse kohta, ([3]) eeldusel, et riigiasutused võivad otseselt või kaudselt avaldada valdavat mõju SNCF'ile kas omanduse või rahalise osaluse või seda reguleerivate eeskirjade tõttu.

(160) Seega kujutavad 503 mln eurot ja 41 mln eurot, mis SNCF/Prantsusmaa maksis Sernam'ile, riigi ressursse.

6.1.2. *Riigiga seostatavus*

(161) Nendes tingimustes on alust oletada, et SNCF tegutseb riigi kontrolli all. See oletus tugineb mitmel "näitajal", mis tõi esile Euroopa Kohus oma 'Stardust Marine' kohtuotsuses ([4]):

([2]) 16. mai 2002. aasta kohtuotsus kohtuasjas C-482/99, Prantsusmaa/komisjon, kogumik – lk I-4397.

([3]) EÜT L 193, 29.7.2000, lk 75.

([4]) Kohus märgib punktis 52, et: "… üksnes asjaolust, et avalik-õiguslik ettevõte on riigi kontrolli all, ei piisa selle ettevõtte poolt võetud meetmete, nagu näiteks kõnealused rahalise toetuse meetmed, riigiga seostamiseks. Tuleb veel uurida, kas riigiasutusi tuleb pidada ühel või teisel viisil asjassesegatuks nende meetmete kohaldamisel".
Selleks viidatakse kohtuotsuses teatavale arvule "näitajatele", mis võimaldavad järeldada avalik-õigusliku ettevõtte poolt võetud abimeetme riigiga seostatavust, nagu nimelt "riigiasutuste poolsed nõudmised, nende lõimitus avaliku halduse struktuuridesse, nende tegevuse olemus ja tegevus turul tavalistes eraettevõtjatega konkurentsi tingimustes, ettevõtte õiguslik staatus, kas see kuulub avaliku õiguse või tavaõiguse ühinguõiguse pädevusse, riigiasutuste kontrolli intensiivsus ettevõtte juhtimises või mistahes muud näitajad, mis osutavad konkreetsel juhul riigiasutuste asjassesegatusele või asjassesegatuse puudumise ebatõenäosusele meetme kohaldamises, arvestades selle ulatust, selle sisu või selles sisalduvaid tingimus".

a) SNCF'i haldusnõukogu 18 liikmest seitse esindavad otseselt riigiasutusi, tuues nii ilmsiks teatavat kontrollitegevust, mida teostavad riigiasutused (kuigi seitse haldusnõukogu liiget ei esinda enamust).

b) Selle ettevõtte avalik-õigusliku majandusasutuse õiguslik staatus, mis ei kuulu tavalise ühinguõiguse pädevusse, asetab SNCF'i positsiooni, mis võimaldab tal tegutseda väljaspool konkurentsi teiste eraettevõtetega.

c) Pealegi, tulenevalt SNCF'i avalik-õigusliku majandusasutuse staatusest, mis välistab pankroti- või maksejõuetuse menetluse võimaluse, täheldab komisjon, tuginedes oma teatisele tagatise kujul antava riigiabi kohta ([1]), et SNCF'il on riigi piiramatu tagatis ning et ta võib nii saada turult soodsamaid krediiditingimusi kui eraõiguse alla kuuluvad ettevõtted ([2]). Kui nüüd SNCF annab piiramatu tagatisega kaetud riskiga ja tagastamatuid vahendeid rahalistes raskustes olevale ettevõttele, nagu Sernam, kes on tegev konkurentsile avatud turgudel (ühendveod/kiirsaadetised/maanteetransport), esineb ülalnimetatud teatise seisukohast abisaajale ettevõttele antud eelis. ([3]) Isegi kui riik ei tee väljamakseid antud tagatise jaoks, on tegemist abiga asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses alates hetkest, millal tagatist pakutakse.

d) Lõpuks vastavalt ühenduse suuniste punktile 15 raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta "ümberkorraldusabi […] võib pärineda avalik-õiguslikest valdusettevõtetest või riiklikest vahenditest rahastatavatest investeerimisfondidest" ja punktile 17 "kui riik rahastab või annab tagatise rahalistes raskustes olevale ettevõttele, tuleb pidada tõenäoliseks, et rahaülekanded sisaldavad riigiabi elemente".

([1]) EÜT C 71, 11.3.2000, lk 14.

([2]) Komisjoni teatise punktis 2.1.1 tagatise vormis antava riigiabi kohta sätestatakse, et "riiklikud tagatised olenevad seega üldiselt asutamislepingu artikli 87 lõikest 1, kui liikmesriikidevahelist kaubandust kahjustatakse ja kui ei maksta ühtegi kaubanduslikku lisatasu". Teatise punktis 2.1.2 märgitakse, et "riigi tagatis kujutab eelist seoses tagatisega seonduva riski jätmisega riigile. Seda riskivõtmist peaks tavaliselt hüvitama asjakohane kindlustuspreemia. Kui riik sellest loobub, on see samaaegselt eelis ettevõttele ja riigi ressursside kulutamine. Järelikult, isegi kui riigil ei tule teha väljamakseid antud tagatise eest, esineb abi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Abi antakse hetkel, mil tagatist pakutakse, ja mitte hetkel, mil tagatis mobiliseeritakse või hetkel, mil sellega kaasnevad väljamaksed." Punktis 2.1.3 märgitakse, et "tagatise vormis abi moodustavad ka soodsamad krediiditingimused, mida saavad ettevõtted, mille õiguslik staatus i.) välistab pankroti- või maksejõuetuse menetluse võimaluse, ii.) näeb selgesõnaliselt ette riigi tagatise või iii.) kahjumi katmise riigi poolt".

([3]) Seega on tegemist konkurentsile avatud turgudega, tegemist ei ole määratluse järgi õiguslikult või faktiliselt konkurentsile suletud turgudega, mille raames riik oleks võinud kehtestada avaliku teenindamise kohustused või lepingud, mille kaudu äriühing võib teatud juhtudel saada riigi rahalist hüvitist.

(162) Nendes tingimustes hindab komisjon, et kõnealune riigi ressurssidest maksmine SNCF'i poolt Sernam'ile on seostatav Prantsusmaaga ning et SNCF'ile antud riiklikud tagatised moodustavad abi.

6.1.3. *Artikli 87 lõike 1 muud kriteeriumid*

(163) Artikli 87 lõike 1 teiste kriteeriumide kohaldamine: lõpuks leitakse vastavalt komisjoni käsutuses olevatele andmetele, et teised elemendid, mis kas moodustavad riigiabi või mitte, nagu täheldatud Sernam 1 otsuses, on endiselt alles. Seega tuleks jääda Sernam 1 otsuse hinnangu juurde Sernam'i ümberkorraldamisabis riigiabi olemasolu kohta, mille järgi

— SNCF'i ja SCS Sernam'i vaheline logistikakoostöö alates 1. veebruarist 2000 ei kujuta riigiabi ja

— muud meetmed (äriabi ja tervendamine) moodustavad riigiabi artikli 87 lõike 1 tähenduses.

(164) Järelikult täheldatakse, et meetmed, mida kohaldati või kohaldatakse enne või pärast 23. maid 2001 Sernam'i ümberkorraldamise raames, moodustavad riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

6.2. **Õiguslik alus**

(165) Nagu eespool nimetatud menetluse algatamises avaldatud, analüüsib komisjon alljärgnevalt uusi asjaolusid, hindamaks, mil määral need on või ei ole kooskõlas Sernam 1 otsusega.

(166) Lisaks kontrollib ta, mil määral tegelik uus olukord tervikuna on tänaseks – võrreldes Sernam 1 otsusega – kokkusobiv suunistega, nimelt ühekordse abi põhimõtte seisukohast.

6.3. **Kokkusobivus**

6.3.1. *Analüüsi struktuur*

(167) Esiteks analüüsitakse, mil määral kohaldati 2001. aastal eelnevalt lubatud 503 mln euro suurust abi kuritarvituslikult ja kas selle analüüsi alusel võib täheldada täiendava 41 mln euro ulatuses makstud ebaseadusliku abi kokkusobivust.

(168) Teiseks selgitatakse 2001. aasta otsuse elemente, millest peeti kinni. Nende elementide alusel analüüsitakse uuesti Sernam'i abikõlblikkust ümberkorraldamisabi saamiseks ja tema võimet elujõulisuse taastamiseks.

(169) Järgnevad meetmed, mida komisjon peab vajalikuks võtta konkurentsimoonutuste vältimiseks ja tagamaks, et heakskiidetud abisumma käesolevas otsuses piirdub minimaalselt vajalikuga.

6.3.2. *Sernam 1 otsusega lubatud abi kuritarvituslik kohaldamine*

(170) Esiteks ei saa komisjon nõustuda Prantsuse ametivõimude väitega, mille kohaselt 21. aprillil 2000. aastal SNCF'i ja Geodis'i vahel sõlmitud esimese läbirääkimiste protokolli kehtetuks muutumine ei ole seostatav ei Geodis'i, SNCF'i ega Prantsusmaa ametivõimudega põhjendusel, et Sernam 1 otsus ei olnud lõplik enne 30. juunit 2001, SNCF'i ja Geodis'i vahelise kokkuleppe pikendamise aegumise kuupäeva.

(171) Nimelt teatati "Sernam 1" otsusest Prantsuse ametivõimudele 23. mail 2001. aastal ehk üle kuu aja enne SNCF'i ja Geodis'i vahelise protokolli pikendamise aegumist ([1]).

(172) Asutamislepingu artikli 254 lõikes 3 aga sätestatakse, et " … otsused tehakse teatavaks [komisjoni poolt] neile, kellele need on adresseeritud, ning need jõustuvad sellisel teatavakstegemisel". Lisaks sätestatakse asutamislepingu artiklis 242, et "Euroopa Kohtusse hagi esitamine ei peata õigusakti toimet. Siiski võib Euroopa Kohus määrata, et vaidlusaluse õigusakti kohaldamine tuleb peatada, kui tema arvates asjaolud seda nõuavad.".

(173) Nendes tingimustes oli Prantsusmaale 23. mail 2001. aastal teatatud otsus kohaldatav alates sellest kuupäevast, mil see jõustus. Nendel asjaoludel oli Prantsusmaal valida vaid

— kas kohaldada 23. mai 2001. aasta otsust terviklikult (ja vahetult) selleks, et oleks võimalik lubatud abi välja maksta – millisel juhul ta oleks pidanud laskma kohaldada SNCF'i ja Geodis'i vahelist läbirääkimiste protokolli, sest selleks oli veel õige aeg;

— või mitte välja maksta 23. mail 2001. aastal heakskiidetud abi ja sellisel juhul teatada uutest abi andmise tingimustest.

(174) Prantsusmaa aga ei teinud ei ühte ega teist. Seevastu alustas ta abi väljamaksmist, jättes õigesti kohaldamata Sernam 1 otsuse (ja seega protokolli) ning jättis ka teatamata abi andmise tingimuste muutustest, rikkudes Sernam 1 otsust ja asutamislepingu artikli 88 lõiget 3.

(175) Komisjon hindabki seega, et Sernam 1 otsuse mittekohaldamine ja, järelikult, SNCF'i ja Geodis'i vahelise läbirääkimiste protokolli mittekohaldamine ning komisjoni poolt heakskiitmata tingimustel välja makstud osa abi ebaseaduslik andmine on seostatav Prantsusmaaga, kellele see otsus oli adresseeritud.

(176) Just nimelt läbirääkimiste protokolli mittekohaldamise tõttu Prantsusmaa ametivõimude poolt ei teostatud Sernam 1 otsust õigesti seoses järgmisega:

— esimeses läbirääkimiste protokollis, nagu seda pikendati, toimus Sernam'i 60 % ülevõtmine Geodis'i poolt vaid 15 % ulatuses (selle osaluse võtmise võrdsustas seejärel COGIP, samuti 15 % ulatuses),

— teise kokkuleppe sõlmimine SNCF'i ja Geodis/COGIP ([2]) vahel, mis ei ole kehtiv komisjonile, ning mis viis välja SNCF'i ja Geodis'i/COGIP'i vahelise lepingu lõpetamise klauslite rakendamisele vastavalt. Järelikult 15 % Sernam'ist, mille omandasid vastavalt Geodis ja COGIP, tagastati SNCF'ile, kes sai taas Sernam'i 100 % omanikuks,

— Sernam'i ümberkorraldamine usaldusühinguks (SCS) selleks, et muuta Geodis lõplikult vastutavaks oma Sernam'i võlgade eest. Sellele lisandub riski ülekandmine, mille Geodis pidi võtma, SNCF'ile, seoses a) Sernam'i tervendamiseks vajalike investeeringusummaga, b) Sernam'i tegevuskulude asjakohase vähendamisega ja c) olulisel määral klientide hülgamisega sellel rahalise ebakindluse perioodil,

— 67 mln euro maksmatajätmine Geodis'i poolt,

— Sernam 1 otsusega heakskiidetud abi kogusumma osaline maksmine, samas kui selle otsuse tingimused ei olnud enam täidetud,

([1]) Nimetatud protokoll oli seega veel kohaldatav ning Prantsusmaa ametivõimud oleks pidanud seda kohaldama (kuigi Geodis'il võis juba esineda teatav hulk rahalisi raskusi 23. mail 2001).

([2]) Tegemist on teise kokkuleppega SNCF'i ja Geodis'i vahel, ent ilmelt esimese kokkuleppega SNCF'i ja COGIP'i vahel.

— täiendava abi maksmine 41 mln euro ulatuses, peamiselt Sernam'i toetuse hilinemise tõttu Geodis'ile, millest Prantsuse ametivõimud teatasid komisjonile alles oma aastaaruandes 17. juunil 2002. aastal, samas kui sellisest lisasummast oleks pidanud teatama kogu toimiku uuesti esitamisega,

— ümberkorralduskava pikendamine, mis oli esialgselt mõeldud ajavahemikuks 1999 kuni 2004, ning mis peab nüüd lõppema 2005–2006 (Sernam'i rahalise tasakaalu taastamiseks ettenähtud aeg), ehk aasta või kaks ettenähtust hiljem.

(177) Seega suuniste järgi, ([1]) "peab äriühing ümberkorraldamiskava täielikult rakendama ning täitma kõiki komisjoni abiandmise otsuses ettenähtud kohustusi. Komisjon loeb kõiki kava rakendamatajätmisi või muude kohustuste täitmatajätmisi abi kuritarvitamiseks".

(178) Eeltoodu põhjal järeldab komisjon, ühelt poolt, et Sernam 1 jättis 23. mai 2001 otsuse rakendamata eespool nimetatud elementide suhtes ja, teiselt poolt, kinnitab, et see rakendamata jätmine kujutab abi kuritarvitamist määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punkti g ja suuniste punkti 43 tähenduses.

(179) Sellest järledub, et täiendav abisumma 41 mln eurot, mille SNCF maksis Sernam'ile, mis on selle kuritarvitusliku rakendamise otsene tagajärg (kuna see maksti välja toetamise hilinemise tõttu), tuleb pidada asutamislepinguga kokkusobimatuks ning see tuleb tagastada nõutaval kujul (intressidega).

6.3.3. *Sernam 1 otsusega kooskõlas olevad elemendid*

(180) Komisjon täheldab siiski, et Prantsuse ametivõimud täitsid mitmed eesmärgid kooskõlas Sernam 1 otsusega. Nad avasid konkurentsile SNCF'i ja Sernam'i vahelised hankelepingud.

(181) Lisaks pidas Prantsusmaa kinni Sernam 1 otsusest Sernam'i sorteerimiskohtade sulgemiste arvu ja nende ümberkorraldamise ning töötajate koolituse, töötajate arvu vähendamise arengute osas, uue transpordikava edeneva sisseseadmise osas, infosüsteemide ülekandmise osas Geodis'i infosüsteemidesse, käibe vähendamise osas 18 % võrra ajavahemikul 2000 – 2005, selles osas, et riik ei asenda 67 mln eurot, mida Geodis Sernam'ile ei anna, Sernam'i tegevuste muutmise arengu osas tavasaadetistelt ekspressvedude suunas ning eelkõige muutuse osas uuendusliku teenuse suunas, mis on keskendunud raudteesektori uuele "ekspressteenuste valiku" ja TBE ühendamisele, mis asetub uude turusegmenti, mille täisvõimsus tuleb veel välja arendada.

(182) Lisaks täpsustab komisjon suuniste punktis 3.2.4 tingimused, mille alusel võib ümberkorraldamiskava muuta.

(183) Käesoleva toimiku raames täheldab komisjon, et

— välja arvatud Sernam'i müük, mida ei ole (veel) teostatud, jätkatakse ümberkorraldamiskava, nagu esialgselt ette nähtud, olemuslikult ja kooskõlas esialgse kavaga. Tegemist on peaasjalikult transpordikava ümberkorraldamisega, tootmiskohtade, käibe ja personali ümberkorraldamise ja vähendamisega, nagu on ette nähtud esialgses kavas, ja mis läheb isegi kaugemale Sernam 1 otsuses sätestatud vähendamisest, ning tegevuse ümber keskendamisega uuendusliku arengu projektile (TBE),

— enne 2001. aasta 23. maid täheldatud ettevõtte raskused jäävad paratamatult muutumatuks,

— ümberkorraldamise rakendatavuse eesmärk jääb ka samaks,

— esialgselt soovitatud ümberkorraldamise periood on ajaliselt nihkunud vaid ühe kuni kahe aasta võrra,

— seoses menetluse algatamisega selles toimikus vaatab komisjon uuesti läbi 2001. aasta üldolukorra selle kaasajastamise seisukohast 2003–2004aarte seisuga.

(184) Nende elementide põhjal järeldab komisjon, et käesoleva otsuse raames vaadeldav abi täidab eespool nimetatud suuniste punkti 3.2.4 kriteeriumid. Järelikult ei kujuta vaadeldav abi ümberkorraldamiseks antavat uut abi ning sellele ei kohaldata "ühekordse abi" põhimõtet.

6.3.4. *Ümberkorraldamisabi saamise kõlblikkus*

(185) Komisjon kinnitab Sernam 1 otsuses sätestatud elemente Sernam'i abikõlblikkuse suhtes ümberkorraldamisabi saamiseks, mille suhtes ta muide ei tõstatanud kahtlusi oma menetluse algatamise otsuses nr K 32/03. Sernam 1 otsuse punktides 82 – 87 on esitatud kaalutlused raskustes oleva ettevõtte, vastloodud ettevõtte ja ühekordse abi mõiste suhtes.

([1]) Punkt 43.

(186) Kuigi Sernam korraldati hiljem ümber usaldusühingust aktsiaseltsiks, ja kuigi Sernam'i erastamine ei ole enam toimiku koostisosaks, püsib abikõlblikkuse analüüs muutumatuna. See tuleneb nimelt asjaolust, et ettevõttes enne 23. maid 2001. aastat täheldatud raskused jäävad paratamatult muutumatuks ning ümberkorraldamise eesmärk jääb samuti muutumatuks.

6.3.5. *Elujõulisuse taastamine*

(187) Vaatamata sellele, et Sernam'i erastamist ei toimunud, nagu ette nähtud Sernam 1 otsuses, jätkas Sernam suure osa esialgse ümberkorraldamiskava elementide teostamist, lisades sellele rida uusi elemente, mis näitavad, et teoksil on tõeline muutus, ning aitavad saavutada Sernam'i elujõulisuse aja jooksul.

(188) Tootmiskohtade ümberkorraldamine: see tootmiskohtade ümberkorraldamine näib nimelt võtmeelemendina Sernam'i tüüpi ettevõtte elujõulisuse taastamiseks. Prantsusmaa ametivõimude nimetatud põhjused, nagu eespool esitatud, seoses ettevõtte tootmiskohtade korralduse, geograafilise asetuse ja nende liigse hulgaga nõuavad põhilist ratsionaliseerimist, et muuta tegevust tõhusamaks ja vähendada tulevaste tegevuste maksumust.

(189) Personali vähendamine: lisaks on töötajate arvu vähendamine tõepoolest väga oluline, vähenedes 5050 inimeselt 1999. aastal […] inimesele 2005. aastal, mis peaks võimaldama olulist kokkuhoidu ja andma Sernam'ile tema uuenduslike eesmärkide saavutamiseks vajaliku paindlikkuse ja kohanemisvõime.

(190) Infosüsteem: Geodis'i abiga viis Sernam oma infosüsteemi üle kahele uuele juhtimistarkvara paketile ("Aanael" ja "Alizée 2000"), mis peavad optimeerima Sernam'i tulevasi operatsioone.

(191) "Xpress" teenusevalik: uus ekspressteenuse valik võimaldas kehtestada lähetatavate toodete tüpoloogia mitmete liikide järgi, lisades ekspresstoodete eeliseid. Sernam kohandus nii kaasaegse käituse mõistega, nagu soovitasid asjatundjad tasuvaks tegevuseks kasvupotentsiaaliga turul.

(192) TBE: lisaks võimaldas tegevuse ümbersuunamine sertifitseeritud "ekspressteenuste" valikule Sernam'il samuti keskendada oma uus maanteetranspordikava tugevasti uuendusliku elemendi ümber, nagu seda on "TBE". "Ekspressteenuse valiku" ja "TBE" ühendamine võimaldab täna Sernam'il realiseerida […] mln eurot käivet […] mln euro ühendvedude käibe pealt. Lisaks näib TBE-lahendus ühendatult uue ekspressteenuse valikuga täiesti vastavat eespool nimetatud asjatundjate soovitatud loogikale, selleks et muuta raudteetransport ahvatlevaks. Kuna TBE on tasuv minimaalselt 400 km pikkustel vahemaadel ja selle kiirus on igal viisil suurem maantee kiirusepiirangutest, peaks TBE olema täiesti konkurentsivõimeline veoauto transpordi suhtes pikamaasõitudel, isegi kui vajalikuks osutuvad vähemalt kaks peatust veose mahalaadimiseks ([1]). TBE konkurentsivõimelisus peaks veelgi suurenema maantee sõidukiiruse piiramise korral käesolevalt lubatavast madalamale tasemele väikese või keskmise suurusega veoautodele.

(193) Prantsuse ametivõimude sõnul näitab TBE saavutatud edu, et selle lahenduse järgi on tõeline vajadus Prantsusmaa sisetusul.

(194) See huvi on veel üks element, mis näitab et Sernam'i alustatud mitmekesistamine järk-järgult TBE abil kiirsaadetiste veole spetsialiseerumiseks võib tõepoolest omada majanduslikku tulevikku. Kiirsaadetiste ja ekspressvedude turu piirkonnastumise tendents Prantsusmaal võiks seletada huvi, mida äratab TBE, kes tegutseb põhimõtteliselt vaid pikamaasõitudel. Lisaks tuleks arvestada, et raudteeturu avamine, mille algatas komisjon, peaks ajapikku võimaldama Sernam'il asuda rahvusvahelise turu uude segmenti. Sellisel juhul (kas siseriikliku või rahvusvahelise ulatusega) ning arvestades käesoleva otsusega kehtestatud tingimusi, peaks Sernam oma eesmärkide saavutamiseks asuma ühte või mitmesse ettevõtluspartnerlusse.

(195) Sernam'i elujõulisus tervikuna: Sernam suutis peaaegu täielikult kõrvaldada omaenese jõupingutustega 67 mln euro vajaduse ümberkorraldamiseks, mille oleks pidanud andma Geodis. See tõendab, et Sernam oli võimeline iseseisvalt edukalt lõpule viima olulise osa ettenähtud ümberkorraldamisest, mis on talle suureks kasuks nimelt KKV juhtimiseks tulevikus.

(196) Lisaks näivad äriplaani prognoosid Sernam'i tegevustulemuste osas usutavad, arvestades teisi Sernam'i tehtud ratsionaliseerimisi, nimelt tootmiskohtade (arv, asukoht ja korraldus), personali, tegevuse, KKV osas ja arvestades Sernam'i poolt arendatud ja sisse seatud uuenduslikke lahendusi ("ekspressteenuse valik" ja TBE) ning tööstuspartnerlusi, milles Sernam kavatseb osaleda (ja mis on käesoleva otsuse tingimuseks selleks, et saaks laiendada tema raudteetegevust (TBE) mitte üksnes siseriikliku ekspressveo, vaid ka rahvusvahelise ekspressveo turu tasandil, kus toimus viimastel aastatel erakordne tõus ja mille osas püsivad paljutõotavad väljavaated.

([1]) Esimene peatus kauba üle kandmiseks veoautodelt TBE'le selle väljumise kohas ning teine peatus TBE saabumiskohas kauba üle kandmiseks veoautodele.

(197) Isegi eespool nimetatud täiendava abi 41 mln euro puudumisel hindab komisjon, et Sernam peaks ikkagi olema võimeline edukalt lõpule viima oma ümberkorraldamine antud tähtaja jooksul. Nimelt kuigi Sernam'il on vaid osa Sernam 1 otsuses lubatud abist, on 2003. aasta tegevustulemused juba ettenähtust veidi paremad (–85 mln euro suurune maksude-eelne tulem, mida saadi 2003. aastal ettenähtud –87 asemel) ja peaks tasakaalustuma, nagu Sernam'i 2005–2006 äriplaanis ette nähtud.

(198) Võttes arvesse eespool nimetatud tegureid hindab komisjon, et Sernam võib taastada oma kestva rahalise elujõulisuse mõistliku tähtajaga, nagu teatasid Prantsusmaa ametivõimud.

6.3.6. *Konkurentsimoonutuste ennetamine – mahtude vähendamine*

(199) Prantsuse ametivõimude esitatud andmetel vähendas Sernam juba olulisel määral tootmismahte ja kavatseb Sernam 1 otsuses sätestatud vähendamistele täiendavaid vähendamisi kuni ümberkorraldamisperioodi lõpuni 2005–2006 tootmiskohtade, personali ja käibe vähendamise osas. Lisaks orienteerub Sernam ümber veoste ümbergrupeerimiselt/tavasaadetistelt ekspressvedudele ning orienteerub ümber ka maismaatranspordi lähetusviisilt uuele raudteekontseptsioonile: TBE-le. TBE-lahendus arendati välja uues turusegmendis, kus ei ole ületootlust, ja mis pakub nii siseriiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil täiendavat arenguruumi. Prantsusmaa ametivõimud rahuldasid nii teatud arvu Sernam 1 otsuses kehtestatud kriteeriume.

6.3.7. *Konkurentsimoonutuste ennetamine – spetsiifilised kohustused*

(200) Komisjon meenutab kõigepealt, et

— tuleb võtta meetmed leevendamaks, niipalju kui võimalik, abi ebasoodsaid tagajärgi konkurentide jaoks,

— kõnealusel turul või turgudel, millel ettevõte tegutseb, osalemise sunnitud piiramine või vähendamine, kujutab vastukohustust konkurentide suhtes,

— vastukohustused võivad esineda mitmesugusel kujul, vastavalt sellele, kas ettevõte tegutseb ületootlusega turul või mitte,

(201) Seejärel arvestab komisjon järgmiseid elemente.

(202) Asjaomased turud: komisjon täheldab, et põhilised turud, millel Sernam tegutseb, on Prantsusmaa siseriiklikud ühendvedude/tavasaadetiste ja ekspressvedude turud. Need turud hõlmavad siiski ühte maantee- ja raudteetranspordi põhielementi.

(203) Raudteetransport (TBE kontseptsioon): raudteel ekspressteenusena (TBE) veetava ühendveo ja kiirsaadetiste arendamise kohta kinnitasid Prantsuse ametivõimud komisjonile, et "Sernam'il ei ole monopoli TBE suhtes, kuivõrd kõik ettevõtjad võivad taotleda Fret SNCF'ilt võrdväärset teenust. Tänaseks ei ole siiski ükski Sernam'i konkurent Fret SNCF'ile selgesõnalist taotlust esitanud. Fret SNCF kinnitab pealegi oma valmisolekut pakkuda samadel tingimustel võrdväärset teenust kõikidele ettevõtjatele, kes seda taotlevad. Omalt poolt vastas Sernam soosivalt ühe ettevõtja tehnilise koostöö taotlustele TBE osas, kes soovis mõõta selle asjakohasust ja tõhusust."

(204) Raudtee ühendvedu, nagu Sernam seda praktiseerib TBE ja uue ekspressteenuse valiku abil, on uus väljaarendatav turg ning ei kujuta struktuurilist ületootlust. Arvestades ka asjaolu, et Prantsuse ametivõimud andsid vajaliku kindluse selles osas, et Sernam ei saaks kasutada monopoli sellel turul, hindab komisjon, et Sernam ei pea võtma vastukohustusi seoses abiga selle segmendi osas ning võib jätkata oma arengut sellel turul.

(205) Maanteetransport: seevastu maanteetransport on struktuurilise ületootlusega kogu Euroopas, järelikult ka Prantsusmaal. Lisaks peetakse Prantsuse traditsioonilist ühendveo turgu stagneerunuks ja standardiseeritud pakkide kiirsaadetiste vedu ("pakid") languses olevaks.

(206) Huvitatud pooled märgivad, et turg on häiritud ettevõtete sulgemisest asjaomasel turul Prantsusmaal, mis on sagedasem kui eelmisel aastal ja mida iseloomustab ka tugev hinnakonkurents, nimelt Sernam'i poolt.

(207) Ühendvedu ja ekspressveod: Sernam on oluline ühendveo/tavasaadetiste ning eriti ekspressvedude turul osaleja Prantsusmaal ning omab märkimisväärset turuosa paljude teiste nendel turgudel osalejate ees.

(208) Abi kuritarvituslik rakendamine: lisaks, arvestades eespool täheldatud abi kuritarvituslikku rakendamist ja ümberkorraldamiskava kestuse pikendamist, hindab komisjon, et Sernam peab andma erilise vastumeetme, tõmbudes kestvalt tagasi põhimõtteliselt ületootlusega turusegmentidelt, selleks et oleks võimalik õigustada ühe osa kõnealuse abi heakskiitmist.

(209) Riigiabi andmine struktuurilise ületootluse või koguni languse olukorras olevatel turgudel vahetuks tagajärjeks oleks nimelt võimaldada ühel ettevõttel, kes oleks pidanud oma tegevuse lõpetama avaldunud raskuste tõttu, hõivata kunstlikult äärmiselt suure nõudlusega turuosi konkureerivate ja rahaliselt elujõuliste ettevõtete arvelt. Ka tuleb vältida, et abil oleks ebasoovitav mõju tõrjuda suure nõudlusega turult rahaliselt elujõulisi ettevõtteid selliste ettevõtete kasuks, mis ei ole võimelised oma vahenditega ellu jääma.

(210) Selles mõttes hindab komisjon, et Sernam peab oma tegevuse kestvalt lõpetama nendel ületootlusega turusegmentidel, antud juhul maanteid mööda lähetatava tavalise ühendvedude/kiirsaadetiste turul.

(211) Kuigi Sernam on sellist tagasitõmbumist juba alustanud, hindab komisjon, et see ei ole piisav ning peab jätkuma. Sellepärast peab ta vajalikuks kehtestada tingimused, mis a) võimaldavad Sernam'il jätkata oma arengut uuendusliku mitmekesistamise suunas arendatava turusegmendi suunas (mis ei ole seega ületootlusega) ja b) võimaldavad asendada stagneerunud või languses olevate ületootlusega turusegmentidel Sernam'i teenuseid teiste ettevõtjate teenustega (mille tulemuseks on Sernam'i turuosade vabastamine nendel segmentidel). Need tingimused on järgmised:

— Sernam võib arendada ainult oma kiirsaadetiste raudteel lähetamise tegevust ("TBE" kontseptsioon). Selleks tagab SNCF pakkumise mistahes teisele ettevõttele, kes taotleb samu tingimusi mis anti Sernam'ile kaubaveo raudteetranspordi arendamiseks, TBE,

— seevastu peab Sernam kahe lähiaasta jooksul alates käesoleva otsuse teatavaks tegemise kuupäevast tervikliklt asendama oma enda maanteetranspordi vahendid ja -teenused ühe või mitme teise ettevõtte maanteetranspordivahendite ja -teenustega, milles SNCF ei ole enamusomanik,

— Sernam'i oma maanteetranspordivahendite ja -teenuste all mõeldakse kõiki maanteevahendeid, nimelt Sernam'i ettevõtte täies omanduses või liisitavaid/üüritavaid maanteetranspordi sõidukeid,

— ettevõtted, mis võtavad üle Sernam'i maanteetranspordi tegevuse, peavad tagama maanteetranspordi teenused tervikuna oma vahenditega.

(212) Sellise asendamise kohustus on kindlasti ettevõttele väljakutseks. Nimelt umbes […] mln eurot Sernam'i käibest pärineb tema maanteetranspordi tegevusest kogukäibe 414 mln eurot kohta ning […] mln euro ühendvedude käibe kohta. Ometi peaks tema maanteetegevuse asendamine olema teostatav mõjutamata tema elujõulisust järgmistel peamistel põhjustel:

— Sernam peab kiiresti asuma ühte või mitmesse ettevõtluspartnerlusse selleks, et asendada pakisaadetise tegevus maantee kaudu, nimelt maanteetranspordisõidukid Sernam'i raudteeteenuse (TBE) väljumis- ja sihtkohas. Ettevõtluspartnerlus ning Sernam'i vabastamine maanteetranspordist on igal juhul ettenähtud ja välja kuulutatud Prantsuse ametivõimude poolt, see tingimus ainult kinnitab nende kavatsuste elluviimist,

— kuna Sernam'i ümberkorraldamine on määratud uue ekspressteenuse valiku ja uue raudteetranspordi kontseptsiooni TBE ühendamise ümber, mille majanduslikud väljavaated näivad täiesti põhjendatud ja usaldatavad, peaks Serman võima ümber asuda uude turusegmenti, mis kuulub väljaarendamisele.

(213) Teisalt kinnitasid Prantsusmaa ametivõimud kirjalikult [1] komisjoni taotlusel, kes rõhutas, et tuleb vältida Sernam'i monopoliseisusesse asumist ekspresskaubaveo raudteetranspordi valdkonnas, et kõik teised võimalikult selle raudtee kiirsaadetise teenuse osutamisest huvitatud ettevõtjad saavad samad tingimused, mis anti Sernam'ile. Komisjon hindab, et nii on igasugune monopolirisk faktiliselt ja õiguslikult välistatud, jäävad ainult tõkked sellele turule sisenemiseks [2].

(214) Lisaks ühtib TBE arendamise strateegia otseselt komisjoni transpordipoliitikaga, kuna see soodustab veovoogude ülekandmist maanteelt raudteele. Komisjon hindab selles osas, et ettevõte, mis mitmekesistub selliselt, et võimaldada oluliste kaubamahtude ülekandmist maanteelt raudteele pikkadel vahemaadel, väärib võimalust selliste valikvõimaluste elluviimiseks, kui ta siiski tõmbub tegelikult tagasi ületootlusega turusegmentidest.

(215) Seega hindab komisjon, et eesmärk, mis seisneb järgmises:

— Sernam'i ümberkorraldamises,

— nii, et ettevõte taastaks oma kestva elujõulisuse,

[1] Prantsusmaa ametivõimude 14 aprilli 2004. aasta kiri.

[2] Need sisenemise tõkked peaksid aprioorselt seisnema peamiselt ühe sellise operatsiooni kutseoskustes ja vajadusekohaste vagunite majandamises, kuna vähemalt Sernam'i puhul teostaks raudteeveo operatsiooni SNCF.

— tema maanteetranspordi tegevuse ümber suunamise abil ekspress raudteetranspordile ja tema maanteetegevuse asendamise abil teiste SNCF'ist sõltumatute ettevõtete tegevusega,

— selliselt, et ei muudetaks liikmesriikidevahelist kaubandust vastupidiselt üldistele huvidele on saavutatud.

(216) Komisjon arvestab siiski Prantsusmaa ametivõimude kavatsust müüa tervikuna äriühing Sernam (aktiva ja passiva kaasa arvatud) […]. Sellises kontekstis meenutab komisjon, et kui selline tehing teostatakse turuhinnaga, kas sõltumatu eksperdi poolse kontrolli või kõikidele konkurentidele avatud ja läbipaistva menetluse teel, äriühingule, kellel ei ole õiguslikku seost SNCF'iga, ei pea omandaja tagastama kokkusobimatuks tunnistatud 41 miljoni euro summat. Nimelt ei saa Euroopa Kohtu kohtupraktika järgi ostjat pidada eelisest kasusaajaks teiste turul tegevate ettevõtjate suhtes.

(217) Komisjon meenutab ka, et Prantsusmaa ametivõimude kavandatud Sernam'i tervikuna müügi korral (aktivad ja passivad) tuleb igal juhul kohaldada otsuse tingimusi (Sernam'i maanteetegevuse ülevõtmine teiste ettevõtete poolt ja Sernam'i tegevuse mitmekesistamine raudteevedude suunas). Seevastu, kui Sernam peaks müüma oma aktivad "paketina", meenutab komisjon, et neid kahte eespool nimetatud tingimust ettevõtte ümberkorraldamise kohta ei kohaldata, kuna Sernam ei ole enam tegev oma praeguses õiguslikus vormis ning on selleks ajaks vabastanud oma turuosad sõltumatu ostja kasuks (kes võib *de facto* jätkata tema tegevust Sernam'i aktivatega).

6.3.8. *Miinimumiga piirduv abi*

(218) Nagu eespool nimetatud, on täiendava abi 41 mln euro vajadus peamiselt selle tagajärg, et Prantsusmaa ametivõimud ei pidanud kinni Sernam 1 otsusest. Sellise täiendava abisumma maksmine on põhjendamatu, kuivõrd see on suunatud veel peamiselt struktuurilise ületootlusega, stagneerunud või koguni languses olevates turusegmentides tegevale ettevõttele. Lisaks ei pea Sernam omama liigset käibekapitali, mida ta võiks kasutada tegevuses, mis võib põhjustada moonutusi turul ning mis ei ole seotud ümberkorraldamise protsessiga, nimelt praktiseeritavate hindade osas. Seega hindab komisjon, et täiendava abi 41 mln euro andmine esialgselt teatatud ja Sernam 1 otsusega heakskiidetud kogusumma 503 mln euro suhtes ei ole õigustatud.

(219) Pealegi võib Geodis'i panuse asendamise Sernam'i ümberkorraldamiseks, nagu esialgselt ettenähtud, võimaliku abiga summas 67 mln eurot välja jätta, tulenevalt asjaolust, et see panus ei ole enam vajalik. Nimelt rahastati kapitalivajadust summas 67 mln eurot, mille Geodis pidi andma krediidiliini abil, laenude vähendamise abil, mida Sernam andis oma klientidele. Nende vahendite mobiliseerimiseks summas 67 mln eurot oleks Sernam võinud loovutada oma klientidele antavad krediidid hinnasoodustuste või väärtpaberiteks muutmise abil selleks, et saada vastavaid ressursse finantsasutuselt. Tegelikult tegi Sernam paremini, kuivõrd ta teostas taustatööd, mis seisneb kliendikrediitide kestuse lühendamises, mis võimaldas tal mobiliseerida vastavad ressursid ning sel viisil vähendada oma KKV vastavalt. Selline teguviis on tegelikult eelistatav välisfinantseerimise võimalusele, nagu on eespool kirjeldatud, eeldusel, et see on Sernam'i bilansi tervendamise huvides ning võimaldab tulevaste tehingute suuremat turvalisust (arvestades klientidele antava krediidi lühemat kestust).

(220) Seega võib komisjon arvestada, et Sernam asendas Geodis'i panuse puudumise summas 67 mln euroga võrdväärse ja isegi parema vahendiga, võrreldes välisfinantseeringuga, mobiliseerides klientidele antava krediidi tõttu liiga kauaks blokeeritud ressursid.

(221) Nii ongi Sernam'i ümberkorraldamisabi suurus käesolevas olukorras (nimetatud Sernam 2 allpool esitatud tabelis) 81 %, võrreldes 87 % suurusega toimiku Sernam 1 puhul. Selles arvestatakse asjaolu, et Sernam hüvitas oma vahenditega rahastamisvajaduse 67 mln eurot, mille pidi tagama Geodis, ning peab ka hüvitama oma vahenditega täiendava rahastamisvajaduse 41 mln eurot, mida ettevõte peaks olema suuteline tegema nimelt oma maanteetegevuse ja muude vahendite müügi abil.

(222) Summale 556 mln eurot [1] lisandub hüvitis summas 34 mln eurot ja 21 mln eurot, SNCF'ilt, SNCF'i ja Sernam'i vaheliste pagasi-, pressi- ja tarnelepingute eest, SCS Sernam'i 2000. majandusaasta üheteistkümne kuu jooksul, mis kvalifitseeriti kokkusobivaks riigiabiks Sernam 1 otsuses. Kuna Prantsusmaa täitis oma kohust avada tarne-, pressi- ja pagasilepingud SNCF'i nimel, võib komisjon jääda Sernam 1 otsuse hinnangu juurde, mille kohaselt võib lubada 2000. majandusaasta 11 kuu vältel eespool nimetatud lepingute eest makstud summat 55 mln eurot Sernam'i ümberkorraldamise kontekstis.

[1] Mis hõlmab ümberkorraldamise rahastamist 448 mln euro ulatuses SNCF'i poolt, 67 mln eurot rahastamist Sernam'i poolt, mille pidi tagama Geodis (Sernam vähendas tegelikult seda rahastamisvajadust, teostades ümberkorraldamismeetmed oma vahenditega) ning rahastamist Sernam'i vahenditega välja pakutud 41 mln euro suuruse täiendava abi osas.

(223) **Ümberkorraldamiskulud**

Tuhandetes eurodes	Sernam 1	Muutus	Sernam 2
Ümberkorraldamiskulud	515	41	556
Kokku (1)	515		556

Rahastamise allikad

Tuhandetes eurodes	Sernam 1	Muutus	Sernam 2
SNCFi rahastamine	448		448
Geodisi rahastamine	67	-67	0
Sernami rahastamine		67	67
Muud Sernami fondid		41	41
Kokku (2)	515		556

Sernam 1 abi osatähtsus %des	87		
Sernam 2 abi osatähtsus %des			81

Lepingutele eraldatud abi tuhandetes eurodes	55		55
Kokku (3)	55		55

Tuhandetes eurodes	Sernam 1		Sernam 2
SNCFi rahastamine	448		448
Lepingutele eraldatud abi tuhandetes eurodes	55		55
Kokku (4) Kogu abisumma kokku	503		503

6.3.9. *Teostus ja tingimuste täitmine*

(224) Prantsusmaa peab esitama aastaaruande ümberkorraldamise ja käesoleva otsuse täitmise kohta. Esimene aruanne tuleb siiski esitada hiljemalt kuus kuud pärast käesoleva otsuse teatavakstegemise kuupäeva.

7. **JÄRELDUSED**

(225) Komisjon täheldab, et Prantsusmaa maksis abisumma 503 mln eurot [1] Sernam 1 otsuses heakskiidetud tingimustest erinevatel tingimustel ning maksis ebaseaduslikult täiendava abisumma 41 mln eurot.

(226) Siiski võttes arvesse

— Prantsusmaa ametivõimude kirjalikult võetud kohustust pärast komisjoni selgesõnalist taotlust, et SNCF ei soosi enam Sernam'it ning see ettevõte ei saa arendada monopoli raudteeveo ekspressvedude,

— Sernam'i alustatud põhjalikku ümberkorraldamist (tootmiskohtade, transpordikava, juba alustatud võimsuse vähendamise osas ning peamiste uuenduste osas uue ekspressteenuste valiku ja TBE valdkonnas), ning

— käesoleva otsusega kehtestatud tingimusi,

hindab komisjon, et Sernamile antud abisumma 503 mln eurot on asutamislepinguga kokkusobiv eeldusel, et

— Sernam'i elujõulisus taastatakse mõistliku tähtaja jooksul,

[1] See summa koosneb 448 mln eurost puhtalt ümberkorraldamisabist, mille maksis SNCF ning 55 mln eurost lepingute abist, mis teeb kokku 503 mln eurot.

— konkurentsi ei moonutata vastuolus ühiste huvidega,

— abi vähendatakse vajaliku miinimumini sel määral, et Sernam 1 otsuses heakskiidetud rahastamisvajaduse kogusummat (570 mln eurot [1]) vähendatakse 67 mln euro võrra tulenevalt asjaolust, et Geodis ei andnud oma panust, kuid siiski rahastati Sernam'i ressursside mobiliseerimisega, ning et täiendav abi 41 mln eurot tuleb tagasi nõuda intressidega.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Äriühingule Sernam antud riigiabi, mis kiideti heaks 2001. aasta mais, summas 503 miljonit eurot, on ühisturuga kokkusobiv artiklites 3 ja 4 sätestatud tingimustel.

2. Prantsusmaa poolt äriühingule Sernam antud riigiabi summas 41 miljonit eurot on ühisturuga kokkusobimatu.

Artikkel 2

1. Prantsusmaa võtab kõik vajalikud meetmed abisaajale artikli 1 lõikes 2 osutatud ebaseaduslikult antud abi tagasi saamiseks.

2. Abi tagastamine toimub viivitamatult kooskõlas siseriiklike õigusmenetlustega niivõrd, kuivõrd need võimaldavad käesoleva otsuse vahetut ja tõhusat täitmist. Tagasinõutavad summad sisaldavad intresse alates kuupäevast, millal need abisaaja käsutusse anti, kuni nende tegeliku tagasisaamise kuupäevani. Kohaldatav intressimäär on regionaalabi raames abi osatähtsuse arvutamisel aluseks olev intressimäär.

Artikkel 3

1. Välja arvatud lõike 2 tingimustel tuleb järgida järgmisi tingimusi:

a) Sernam võib arendada üksnes oma kiirsaadetiste lähetamist raudtee kaudu vastavalt Train bloc express (TBE) kontseptsioonile. Selleks tagab SNCF kõikidele pakkumises osalevatele ettevõtjatele, kes seda taotlevad, samad tingimused, mis anti Sernam'ile kaubaveo raudteetranspordi TBE arendamiseks,

b) seevastu peab Sernam kahe järgmise aasta jooksul alates käesoleva otsuse teatatavaks tegemise kuupäevast, asendama terviklikult oma maanteetranspordivahendid ja -teenused ühe või mitme SNCF'ist juriidiliselt ja majanduslikult sõltumatu ning avatud, läbipaistva ja mitte diskrimineeriva menetluse teel valitud ettevõtte maanteetranspordivahendite ja -teenustega.

Sernam'i oma maanteetranspordivahendite ja -teenuste all mõeldakse kõiki maanteevahendeid, nimelt Sernam'i ettevõtte täies omanduses olevaid või liisitavaid/üüritavaid maanteetranspordi sõidukeid.

Ettevõtted, mis võtavad üle Sernam'i maanteetranspordi tegevuse, peavad tagama maanteetranspordi teenused tervikuna oma vahenditega.

2. Kui Sernam müüb oma aktivad paketina […] turuhinnaga ühele äriühingule, kellel ei ole õiguslikku seost SNCF'iga, läbipaistva ja avatud menetluse teel, siis lõike 1 tingimusi ei kohaldata.

Artikkel 4

Sernam'i osaline või terviklik müük peab toimuma turuhinnaga ning läbipaistva ja kõikidele tema konkurentidele avatud menetluse teel. Nendel tingimustel tuleb 41 mln euro suurune abi tagastada äriühingule Sernam, kui see veel eksisteerib.

Artikkel 5

Prantsusmaa teatab komisjonile kahe kuu pikkuse tähtaja jooksul, arvates käesolevast otsusest teatamise kuupäevast, selle otsuse täitmiseks võetud meetmetest.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 20. oktoober 2004

Komisjoni nimel

Asepresident

Loyola DE PALACIO

[1] See summa koosneb 448 mln eurost SNCF'ilt, 55 mln eurost lepingute eest ja 67 mln eurost, mille pidi andma Geodis.