II

*(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)*

# KOMISSIO

## KOMISSION PÄÄTÖS,
## tehty 20 päivänä lokakuuta 2004,
## valtiontuesta, jonka Ranska on osittain myöntänyt Sernam-yritykselle

*(tiedoksiannettu numerolla K(2004) 3940)*

**(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2006/367/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 2 kohdan 1 alakohdan,

ottaa huomioon yhteisön suuntaviivat valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi ([1]),

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([2]),

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([3]) ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

([1]) EYVL C 288, 9.10.1999, s. 2.

([2]) EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 794/2004 (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).

([3]) EUVL C 182, 1.8.2003, s. 2.

### 1. **MENETTELY**

(1) Komissio ilmoitti 23 päivänä toukokuuta 2001 päivätyllä kirjeellä (nro D/288742) Ranskalle päätöksestään sallia rakenneuudistustuki Sernamin hyväksi (jäljempänä ’23 päivänä toukokuuta 2001 tehty päätös’ tai ”Sernam 1 -päätös”).

(2) Ranskan viranomaiset toimittivat 17 päivänä kesäkuuta 2002 päivätyllä kirjeellä (kirjattu saapuneeksi samana päivänä numerolla A/60693) ensimmäisen vuosikertomuksen Sernamin rakenneuudistuksesta sekä Ranskan valtion rautateiden SNCF:n ja Geodiksen välisen uuden yhteisymmärryspöytäkirjan, joiden mukaan 23 päivänä toukokuuta 2001 hyväksytty tuki on maksettu ehdoin, jotka poikkeavat komission 23 päivänä toukokuuta 2001 tekemän päätöksen perustana olleista ehdoista. Ranska toimitti lisätietoja 30 päivänä lokakuuta 2002 päivätyllä kirjeellä (kirjattu saapuneeksi 31 päivänä lokakuuta 2002 numerolla A/69194). Komissio lähetti Ranskalle kirjeen 27 päivänä marraskuuta 2002, johon Ranska vastasi 30 päivänä tammikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä (kirjattu saapuneeksi 31 päivänä tammikuuta 2003 numerolla A/12246). Ranskan viranomaisten ja komission yksiköiden välillä on pidetty kokoukset 29 päivänä elokuuta 2002, 25 päivänä helmikuuta 2003 ja 22 päivänä maaliskuuta 2004. Ranskan viranomaiset toimittivat lisätietoja erityisesti 22 päivänä maaliskuuta 2004 järjestetyssä kokouksessa sekä 14 päivänä huhtikuuta päivätyllä kirjeellä.

(3) Komissio tilasi markkinatutkimuksen ulkopuoliselta asiantuntijalta, jonka kertomus valmistui kesäkuun alussa 2004.

(4) Lisäksi komissio vastaanotti 8 päivänä heinäkuuta 2002 päivätyllä kirjeellä (kirjattu saapuneeksi 15 päivänä heinäkuuta 2002 numerolla A/62493) kantelun (jonka useat kantelijat, jäljempänä 'kantelijat' toimittivat yhteisesti), jonka aiheena oli Sernam-tuki. Kantelijoiden ja komission yksiköiden välillä järjestettiin kokoukset 3 päivänä syyskuuta 2002 ja 29 päivänä tammikuuta 2003. Kantelijat ilmoittivat komissiolle 13 päivänä joulukuuta 2002 päivätyllä kirjeellä (kirjattu saapuneeksi 17 päivänä joulukuuta 2002 numerolla A/72603) ensimmäisen kerran, että jos komissio ei ryhdy asiassa toimenpiteisiin, ne nostavat komissiota vastaan kanteen laiminlyönnistä. Kantelijat toistivat ilmoituksensa 24 päivänä huhtikuuta 2003 ([1]) päivätyllä kirjeellä. Kantelijat ovat lähettäneet komissiolle myös muita kirjeitä, muun muassa 4 päivänä helmikuuta 2003 ([2]) päivätyn kirjeen, kaksi 28 päivänä helmikuuta 2003 päivättyä kirjettä, joista toinen oli lähetetty 4 päivänä maaliskuuta 2003 ([3]), ja 10 päivänä maaliskuuta 2003 ([4]) päivätyn kirjeen sekä 15 päivänä syyskuuta 2003 ([5]) päivätyn kirjeen. Kantelijat vaativat komissiota 13 päivänä helmikuuta 2004 ja 18 päivänä helmikuuta 2004 ([6]) päivätyillä kirjeillä toisen kerran ryhtymään toimenpiteisiin tai ne nostavat komissiota vastaan kanteen laiminlyönnistä. Kantelijat lähettivät edelleen 19 päivänä toukokuuta ([7]), 10 päivänä kesäkuuta ja 9 päivänä syyskuuta päivätyt kirjeet. Komissio on vastannut kirjeisiin muun muassa 7 päivänä helmikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä (vastaus ensimmäiseen vaatimukseen), 25 päivänä helmikuuta, 17, 20 ja 21 päivänä maaliskuuta ja 8 päivänä toukokuuta 2003 päivätyillä kirjeillä (vastaus ensimmäisen vaatimuksen uudistamiskirjeeseen) ja 19 päivänä maaliskuuta 2004 päivätyllä kirjeellä (vastaus toiseen vaatimukseen).

(5) Komissio ilmoitti Ranskalle 30 päivänä huhtikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa tätä tukea koskeva EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely (päätös N:o C 32/03).

(6) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([8]). Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tästä tuesta.

(7) Komissio on saanut huomautuksia tästä asianosaisilta ja toimittanut huomautukset Ranskalle 26 päivänä syyskuuta 2003 päivätyllä kirjeellä Ranskan huomautuksia varten; komissio vastaanotti Ranskan kommentit 26 päivänä marraskuuta 2003 päivätyssä kirjeessä.

([1]) Kirjattu saapuneeksi 25 päivänä huhtikuuta 2003 numerolla A/18967.
([2]) Kirjattu saapuneeksi 7 päivänä helmikuuta 2003 numerolla GAB LdP 490.
([3]) Kirjattu saapuneeksi 5 päivänä maaliskuuta 2003 numerolla A/14685.
([4]) Kirjattu saapuneeksi 11 päivänä maaliskuuta 2003 numerolla GAB Loyola de Palacio 899.
([5]) Kirjattu saapuneiksi 17 päivänä syyskuuta 2003 numerolla A/29815.
([6]) Kirjattu saapuneeksi PO TRENissä 26 päivänä helmikuuta 2004 numerolla A/14167.
([7]) Kirjattu saapuneeksi 24 päivänä toukokuuta 2004 numerolla A/21123.
([8]) EUVL C 182, 1.8.2003, s. 2. Asianosaisilla oli mahdollisuus toimittaa huomautuksia 1 päivään syyskuuta 2003 saakka. Huomautuksia toimittaneiden pyynnöstä määräaikaa jatkettiin 15 päivään syyskuuta 2003 saakka.

## 2. **KUVAUS**

Seuraavassa on lyhyt tuen kuvaus. Yksityiskohtaisempia tietoja on 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyssä päätöksessä ja 30 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyssä menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä.

### 2.1 **Sernam-yrityksen rakenne**

(8) Kuten 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyssä päätöksessä todetaan, Sernam perustettiin 1970 SNCF:n sisäiseksi yksiköksi, johon yhdistettiin kaikki tavarankuljetuspalvelut. Vuonna 1993 tapahtuneen uudelleenorganisoinnin jälkeen perustettiin Sernam Domaine ja sen tytäryhtiö Sernam Transport SA. Sernam Domaine jäi SNCF:n sisäiseksi yksiköksi, kun taas Sernam Transport SA oli SNCF:n täysin omistama tytäryhtiö ja sillä oli 24 omaa tytäryhtiötä ([9]), joiden kautta se hoitaa maantieliikennetoimintojaan.

(9) Vuonna 1993 perustettu yhtymä koostui Sernam Transport SA:sta ja sen tytäryhtiöistä, jäljempänä 'Sernam Transport SA -yhtymä' ja sen talous on aina ollut varsin hyvin tasapainossa. Sen sijaan SNCF:n sisäisen Sernam Domaine -yksikön tulokset ovat huonontuneet progressiivisesti vuodesta 1992. Rakenneuudistusta päästiin kuitenkin suunnittelemaan vasta vuonna 1996 osittain SNCF:n työtaistelujen ansiosta. SNCF selvitti kuitenkin tapoja ja keinoja parantaa Sernam Domainen tilannetta, kun sen taloudellinen tulos huononi entisestään.

(10) Sernam Domainesta tuli SNCF:n kokonaan omistama tytäryhtiö 1 päivänä helmikuuta 2000, ja silloin SNCF muodosti uuden kommandiittiyhtiön, jäljempänä 'SCS Sernam', joka oli erillinen oikeushenkilö. Kommandiittiyhtiöllä on entisen Sernam Domainen käyttöomaisuus ja Sernam Transport SA:n osakkeet. Näin SNCF:n tytäryhtiöstä Sernam Transport SA:sta oli tullut SCS Sernamin täysin omistama tytäryhtiö, vaikka se pysyikin erillisenä yhtiönä ja 24 tytäryhtiönsä holding-yhtiönä.

(11) Tämä päätös koskee SCS Sernamin rakenneuudistusta (vaikka SCS Sernam muutettiinkin osakeyhtiöksi SNCF:n ja Geodiksen 21 päivänä joulukuuta 2001 allekirjoittaman yhteisymmärryspöytäkirjan mukaan ja vaikka SNCF hankkikin haltuunsa ne 15 prosentin osuudet SCS Sernamista, jotka myytiin Geodikselle ja Gogipille.

### 2.2 **Sernamin toiminnot**

(12) Perustamisvuodesta 1970 lähtien Sernam on pääasiassa toiminut tavarankuljetusalalla (pienkuljetukset) yhteislähetysten markkinoilla, johon kuuluvat erityisesti perinteiset postipalvelut (toimitus 24–48 tunnissa) ja pikapostipalvelut (toimitus alle 24 tunnissa) sekä vähemmässä määrin rahtiliikenne (rahtiliikenne täyteen kuormatuilla kuorma-autoilla kahden pisteen välillä ja logistiikkapalvelut (varastointi, säilytys, tilausten valmistelu ja kokoaminen)).

([9]) Sernam Transport SA:lla oli 31 päivänä joulukuuta 2000 24 pientä tytäryhtiötä.

(13) Kuten Sernam 1 -päätöksessä todetaan, yhteislähetykset voidaan yleisesti määritellä toiminnaksi, joka koostuu kappaletavaran noutamisesta lähettävältä asiakkaalta, lähetysten kokoamisesta yhteen lähettävässä toimipisteessä, tavaroiden kuljettamisesta vastaanottavalle toimipisteelle ja lopuksi yksittäisten lähetysten toimittamisesta vastaanottaville asiakkaille. Yhteislähetystoimet ovat tarpeen kuljetusmuotojen käytön optimoimiseksi; yhteislähetysyritys varmistaa eri lähettäjiltä tulevien ja eri vastaanottajille osoitettujen pakettien kuljetuksen. Vaikka yhteislähetys liittyy tavaroiden kuljetusmarkkinoihin, se on jo sinällään oma markkinansa, jonka ominaispiirteenä on kuljetettujen yksiköiden koko (yhdestä paketista useita tonneja painaviin tavaraeriin) sekä se, että siihen liittyy eri lähettäjiltä tulevien lähetysten toimittaminen useille eri vastaanottajille.

(14) Sernam on hyödyntänyt kaikissa toiminnoissaan erityisesti maantiekuljetuksia (kuorma-autot). Paketteja on kuljetettu perinteisesti rautateitse, mutta tämä tapa hylättiin rakenneuudistusta koskevassa suunnitelmassa mainitun uuden kuljetussuunnitelman käyttöönoton myötä. Sen jälkeen Sernam on kehittänyt uuden rautatieliikennekonseptin (Train Bloc Express), jäljempänä 'TBE', jota käytetään pääasiassa kuljetettaessa perinteistä postia ja pikapostia yli 400 kilometrin päähän, mukaan luettuna SNCF:n asiakkaiden matkatavarakuljetukset ja lehtikuljetukset Pariisin alueen ja Etelä-Ranskan välillä.

(15) Vuonna 2000 noin 58 prosenttia 552 miljoonan euron kokonaisliikevaihdosta liittyi yhteislähetystoimiin Ranskassa (yleensä perinteisiin ja pikapostipalveluihin sekä yötoimituksiin). Noin 18 prosenttia liikevaihdosta liittyi rahtipalveluihin, 10,7 prosenttia logistiikkatoimintoihin, 6,3 prosenttia lehtien ja matkatavaroiden kuljetuksiin SNCF:lle, 4 prosenttia muihin toimintoihin, kuten tarvikkeiden toimituksiin, ja 3 prosenttia kansainvälisiin toimintoihin.

(16) Ranskan viranomaiset totesivat myös, että Sernamin liikenteestä TBE:llä hoidettava osuus on jo nyt […]* miljoonaa euroa liikevaihdosta (yhtymän […] miljoonan euron liikevaihdosta). Vuonna 2003 Sernamin todellinen liikevaihto oli 414 miljoonaa euroa ja noussee 443 miljoonaan euroon vuonna 2006.

(17) Vuonna 2003 Sernamin maantiekuljetukset muodostivat […] miljoonaa euroa sen liikevaihdosta. Tästä toiminnasta […] miljoonaa euroa oli Sernamin hoitamaa ja […] miljoonaa euroa Sernamin tytäryhtiön Sernam Transport Routen, jäljempänä 'STR', hoitamaa. Sernam-yhtymällä on käytössään […] vetoautoa (44t), […] puoliperävaunullista rekka-autoa (24t), […] perävaunullista rekka-autoa (3,5–12 t) ja […] kevyttä hyötyajoneuvoa (alle 3,4 t). Sernam-yhtymällä oli käytössään yhteensä […] kuorma-autoa ja […] vakituisessa työsuhteessa olevaa kuljettajaa. Näistä […] kuorma-autoa ja […] kuljettajaa oli STR:n. […]

### 2.3 **Sernamin markkinoiden kapasiteetti (asiantuntijaraportti)**

(18) Komissio on tilannut markkinatutkimuksen ulkopuoliselta asiantuntijalta, jäljempänä 'asiantuntija', määrittelemään niiden markkinasegmenttien kapasiteetin, joissa Sernam toimii, ja Sernamin aseman näillä markkinoilla. ([1])

(19) Asiantuntijan mukaan Sernam on yksi Ranskan tärkeimmistä pikapostin jakelijoista, vaikka tämä arvio onkin asiantuntijan mukaan riippuvainen siitä, miten markkinat määritellään. Sernam toimii erityisesti Ranskan kansallisilla markkinoilla. Vuonna 2000 Sernamilla oli hallussaan seitsemän prosenttia yhteislähetys- ja tavarankuljetusmarkkinoista (standardoidut paketit), Geodiksella 12 prosenttia ja Ranskan postilla 25 prosenttia. Ranskan yhteislähetysmarkkinoista Ranskan postilla oli hallussaan 28,1 prosenttia, Geodiksella 15,3 prosenttia, Saksan postilla 8,7 prosenttia, TNT:llä 7,9 prosenttia, Morylla 6,4 prosenttia, Sernamilla 5,2 prosenttia ja kolmellatoista muulla merkittävällä yrityksellä kullakin 0,8–4 prosenttia markkinoista.

(20) Ranskassa olevien toimipisteiden osalta (yhteislähetykset, standardoidut ja pikapaketit) asiantuntijan mukaan Geodis/Calbersonilla oli 204 toimipistettä, TNT:llä 120 toimipistettä, La Poste TAT:lla ja Geopost DPD:llä 85 toimipistettä, Sernamilla 57 toimipistettä, Joyeau-yhtymällä (on tällä hetkellä Schenkerin osa) 53 toimipistettä ja DPWN:llä 20 toimipistettä.

(21) Asiantuntijan mukaan Sernam toimii pääasiassa seuraavilla segmenteillä:

— yhteislähetykset/pikapostilähetykset Ranskassa (koostuu lajittelusta (yhteislähetykset) ja pakettien sekä useiden tonnien tavaraerien maantie- ja rautatiekuljetuksista yleensä alle 24 tunnissa),

— yhteislähetykset/postilähetykset (koostuu lajittelusta (yhteislähetykset) ja pakettien sekä useiden tonnien tavaraerien maantie- ja rautatiekuljetuksista yleensä alle 24–48 tunnissa),

— pienemmässä mittakaavassa rahtiliikenne, logistiikka, tilausten valmistelu ja kokoaminen sekä kansainväliset postipalvelut.

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

* Liikesalaisuus.

(22) Yhteislähetykset/pikapostilähetykset. Asiantuntijan mukaan alle 24 tunnissa toimitettavien pikapakettien kuljetusmarkkinat ovat kasvaneet voimakkaasti Euroopassa ja erityisesti Ranskassa viimeisten kahdenkymmenen vuoden aikana, mutta kuljetusyritysten määrän nopea kasvu tällä segmentillä on alentanut hintoja. Ranskassa on erotettava kansainvälinen pikaposti, joka on kasvanut valtavasti viimeisen 15 vuoden aikana, ja kansallinen pikaposti, joka on kasvanut paljon vaatimattomammassa mittakaavassa. Tiettyä kasvua odotetaan kuitenkin tulevaisuudessa myös kansallisen pikapostin osalta, mikä liittyy erityisesti odotettavissa olevaan kansantalouden elpymiseen Ranskassa. Asiantuntija totesi, että kansallisten markkinoiden kasvaminen pikapostisegmentillä riippuu sähköisen kaupankäynnin kasvusta. Asiantuntija totesi myös, että 74 prosenttia tärkeimmistä ranskalaisista yrityksistä käyttää jo säännöllisesti pikapostipalveluja.

(23) Yhteislähetykset/postilähetykset: nämä koostuvat alle kolme tonnia painavien lähetysten kuljetuksista kahden paikan välillä 24–48 tunnin aikana yleensä maanteitse, mutta myös rautateitse, ja yleensä siten, että lähetykset kootaan ensin yhteen lähtötoimipisteessä ja erotetaan yksittäisiksi lähetyksiksi vastaanottavassa toimipisteessä.

(24) Näiden markkinasegmenttien osalta asiantuntija toteaa Ranskan tilanteesta, että

— yhteislähetysmarkkinoiden segmentillä kasvu on tällä hetkellä pysähdyksissä, vaikka tiettyä markkinoiden kasvua on odotettavissa,

— perinteisten tavarakuljetusten segmentti (standardoidut paketit) jatkaa pienenemistään postimäärien yleisen laskun myötä, mikä johtuu sähköpostin suosion kasvusta.

(25) Näin ollen asiantuntija tekee päätelmän, että yhteislähetysten/perinteisen postiliikenteen markkinat ovat pysähdyksissä, vaikka tiettyä markkinoiden kasvua on odotettavissa ja että pakettikuljetusten segmentti (standardoidut paketit) on pienenemässä sähköpostin käytön lisääntymisen johdosta.

(26) Kuten edellä on esitetty, yhteislähetykset ovat oma markkina-alueensa, vaikka se liittyykin tavaroiden kuljetusmarkkinoihin. Yhteislähetystoimintojen ominaispiirteisiin kuuluvat tavaroiden lajittelu, tavaroiden koko (paketeista usean tonnin painoisiin tavaraeriin) ja se, että niihin liittyy näiden pakettien kuljettaminen useilta lähettäjiltä useille vastaanottajille. Yhteislähetyksiin liittyvät kaksi näkökohtaa ovat näin ollen tavaroiden lajittelu ja tietynkokoisten tavaroiden kuljetus. Tavaroiden lajittelu mahdollistaa kuljetusmuotojen käytön optimoinnin, toiminnon päätavoitteena on kuitenkin tavaroiden tehokas kuljetus.

(27) Sernamin hylättyä perinteiset rautatiekuljetukset se hoitaa tavaroiden yhteislähetyksensä erityisesti maantiekuljetuksina kuorma-autoilla ja kehittää samalla innovatiivista lähestymistapaa (Train Bloc Express, ”TBE”), jota selitetään laajemmin Ranskan kommenteissa. Näin ollen on asianmukaista selvittää maantieliikennekuljetusten ja rautatiekuljetusten markkinoiden kapasiteetti.

(28) Euroopan maantieliikenne. Asiantuntija totesi, että Euroopassa maantieliikennekuljetukset, jotka ovat yhteislähetys-, posti- ja pakettipalvelujen keskeinen osatekijä, ovat teollisuuden ala, johon uusien yritysten on helppo tulla mukaan ja joka kärsii näin ollen pysyvästä rakenteellisesta ylikapasiteetista [1], mistä on todisteena se, että hinnat ovat laskeneet viimeisen 5–7 vuoden aikana.

(29) Asiantuntija totesi tutkimuksessaan myös, että joka tapauksessa kyseisten Ranskan markkinoiden ominaispiirteenä on ankara kilpailu ja että suuntauksena ovat yrityskeskittymät.

(30) Rautatieliikenteen osalta voidaan erottaa kolme alaryhmää:

— Asiantuntija ei usko perinteisten rautatiepalvelujen hoitamien posti- ja yhteislähetyspalvelujen kasvavan. Kilpailu on kovaa ja markkinoilla on suuntauksena yritysten keskittyminen. Lisäksi Sernamin mahdollisuudet käyttää junia pakettien kuljetukseen vähenevät, koska SNCF aikoo rajoittaa niiden asemien määrää, joissa on tavarapalveluja.

— Tämä koskee rahtiliikennettä perinteisillä junilla ja suurten nopeuksien junilla (TGV) Ranskassa.

— Asiantuntijan mukaan TBE:llä, sellaisena kuin Sernam on sen kehittänyt, on kasvupotentiaalia, vaikka se ei olekaan kovin merkittävää rautateitse kuljetettavan postin markkinoilla Ranskassa johtuen siitä, että kyseiset markkinat ovat tällä hetkellä pienet. TBE:llä tapahtuvien pikapostilähetysten hankaluutena on kuitenkin vähintään kahden pysähtymisen tarve tavaroiden purkamista varten. [2]

[1] Viimeisin laajentuminen näytti väliaikaisesti rauhoittavan nykytilannetta. Kuitenkin se, että useat kuljetusyritykset näyttävät käyttävän uusien jäsenvaltioiden halvempia tavarankuljetusyrityksiä alihankkijoina, johtaa todennäköisimmin hintakilpailun lisääntymiseen maanteiden tavaraliikenteessä.

[2] Ensimmäisen pysähdyksen aikana siirretään tavarat kuorma-autoista TBE:hen lähtötoimipisteessä ja toisen pysähdyksen aikana siirretään tavarat TBE:stä kuorma-autoihin vastaanottavassa toimipisteessä.

(31) Komission asiantuntija on viitannut erityisesti Mercer Management Consultingin tutkimukseen Mercer on Travel and Transport, Volume X, Number 1, Fall 2003/ Winter 2004, jossa todetaan, että rautateiden rahtiliikenteen kilpailuasema on huono mutta ei kuitenkaan toivoton. Rautatiet tarjoavat etuja, joita olisi syytä hyödyntää, mutta tämä edellyttää rautateiden rahtiliikenteen konseptin osittaista uudelleentarkastelua.

(32) Näiden asiantuntijoiden mukaan kalliita rautatieverkostoja voidaan hyödyntää parhaiten tuotteiden ja hintojen eriyttämisellä ja kehittyneellä tuotonhallinnalla (yield management). Myyntikulttuuria olisi kuitenkin mukautettava niin, että neuvotteluihin perustuvista hinnoista voitaisiin siirtyä arvoperusteiseen hinnoitteluun (value based pricing).

(33) Tämän osalta Mercer arvioi, että rautatiekuljetuksia harjoittavan yrityksen olisi standardoitava tuotteensa ja kuljetuspalvelunsa, jotta hinnat voidaan määritellä tuotteen/ palvelun arvon mukaan ja jotta asiakkaiden olisi helppo ymmärtää hinnat. Mercerin mukaan olisi

a) otettava käyttöön tuotemoduulit (esimerkiksi tarjolla olevan kuljetusajan, hinnan tai luotettavuuden mukaisesti);

b) määritettävä sen jälkeen tarjolla olevat avaintuotteet (esimerkiksi tavanomaisen ja pikakuljetuksen sekä halpakuljetukset); ja

c) valittava standardoituja kuljetusratkaisuja eri tuotetyypeille.

(34) Näiden asiantuntijalausuntojen perusteella on pääteltävä, että normaaleilla junilla tapahtuvasta postiliikenteestä on ylikapasiteettia, eikä sillä ole tulevaisuutta, perinteisten suurten nopeusten junien postipalvelumahdollisuudet ovat rajalliset ja TBE:n postipalveluilla on jonkin verran kasvumahdollisuuksia Ranskan kansallisilla markkinoilla, vaikka tämä markkinasegmentti ei ole tällä hetkellä kovin kehittynyt.

### 2.4 **SNCF – taustaa**

(35) SNCF perustettiin vuonna 1938 osakeyhtiömuotoisena, ja 1 päivästä tammikuuta 1983 se on ollut valtionyhtiö, jäljempänä 'EPIC'. [1] Järjestelyä muutettiin 13 päivänä helmikuuta 1997 annetulla lailla, jonka mukaisesti perustettiin Ranskan rautatieverkosto (réseau ferré de France, jäljempänä 'RFF'). SNCF:n (EPIC) tavoitteena on [2]

— hyödyntää julkisen palvelun periaatteiden mukaisesti rautateiden kuljetuspalveluja kansallisessa rautatieverkossa, ja

— varmistaa samojen periaatteiden mukaisesti infrastruktuurin hallintatehtävien hoito RFF:n sille muodollisen sopimuksen perusteella antaman mandaatin mukaisesti.

(36) SNCF:n hallintoneuvostossa on 18 jäsentä, joista i) seitsemän edustaa valtiota, ii) viisi on nimitetty asetuksella asiantuntemuksensa perusteella ja joista vähintään yksi on palvelujen käyttäjien edustaja ja iii) kuusi valitsee yrityksen ja sen tytäryhtiöiden henkilökunta ja joista yksi edustaa johtoa. Hallitus nimittää asetuksella hallintoneuvoston puheenjohtajan hallintoneuvoston esityksestä. [2]

(37) Ranskan viranomaiset toteavat lisäksi yhteislähetysten ja rautateitse kuljetettavan pikapostiliikenteen (TBE-konsepti) kehittämisen osalta, että "Sernamilla ei ole TBE:n monopolia, ja kaikki toiminnanharjoittajat voivat pyytää Fret SNCF:ltä vastaavia palveluja. Tähän päivään mennessä kukaan Sernamin kilpailijoista ei ole tehnyt varsinaista hakemusta Fret SNCF:lle. Fret SNCF vahvistaa lisäksi, että se on valmis tarjoamaan vastaavat palvelut vastaavin ehdoin kaikille toiminnanharjoittajille, jotka pyytävät kyseistä palvelua. Sernam on vastannut myönteisesti TBE: hen liittyvää teknistä yhteistyötä koskeviin pyyntöihin, jotka on tehnyt toiminnanharjoittaja, joka halusi sen sopivuuden ja tehokkuuden."

### 2.5 **23 päivänä toukokuuta 2001 tehty komission päätös "Sernam 1" – taustaa**

(38) Komissio ilmoitti Ranskalle 23. toukokuuta 2001 päivätyllä kirjeellä (nro D/288742, asia nro NN 122/2000 (ex N 140/2000) – Ranska)) päätöksestään, jonka mukaan 1 päivästä helmikuuta 2000 alkaen toteutettu SNCF:n ja SCS Sernamin välinen logistinen yhteistyö (tilojen ja vaunujen vuokraus) ei ole valtiontukea ja SNCF:n toteuttamat kaupalliset tukitoimenpiteet ja elvytystoimenpiteet, jotka on määrä panna täytäntöön vuoden 2001 alun ja vuoden 2004 lopun välisenä aikana ovat EY:n perustamissopimuksen kanssa yhteensopivaa valtiontukea.

[1] Sitä säädellään sisäistä liikennettä koskevista ohjeista 30 päivänä joulukuuta 1982 annetun lain (LOTI) 18–26 artiklalla. "EPIC" ei voi tehdä konkurssia eikä sitä voida ulosmitata.

[2] Tiedot saatu SNCF:n Internet-sivuilta osoitteesta http://www.sncf.com.

(39) Komissio hyväksyi yhteensä 503 miljoonan euron tuen ([1]), josta 448 miljoonaa euroa on rakenneuudistustukea ja 55 miljoonaa euroa tukea SNCF:n ja Sernamin välisille matkatavara-, lehti- ja tarvikekuljetussopimuksille. Tuen hyväksyminen perustuu useisiin perusehtoihin, jotka ovat osa tutkittavana olevaa asiakirja-aineistoa.

(40) Tuki hyväksyttiin sillä edellytyksellä, että Sernam yksityistetään. Geodis ([2]), joka on kuljetus- ja logistiikka-alan yksityinen yritys ja jonka osakkeet noteerataan Pariisin arvopaperipörssissä (second marché), oli määrä ottaa haltuunsa 60 prosenttia Sernamin pääomasta. Sen pääomasta 56,6 prosenttia kuuluu yksityisille sijoittajille (kaksi tärkeimmistä ovat Société Générale, jonka välittäjänä toimii Salvépar-yhtymä, jolla on 26,6 prosenttia pääomasta, ja 29,7 prosenttia äänivallasta ja AGF-VIE, jolla on 8,4 (40) prosenttia pääomasta ja 9,5 prosenttia äänivallasta). SNCF:llä on 43,3 prosenttia pääomasta ja 48,6 prosenttia äänivallasta.

(41) Tällä tavoin Geodiksen olisi pitänyt saada kokonaan vastuulleen SCS Sernamin velat ilmat ylärajaa ([3]) ja kattaa Sernamin rakenneuudistuksen lisäkustannuksia 67 miljoonalla eurolla. Sernam puolestaan sitoutui vähentämään toimintapisteidensä määrän 107:stä 72:een vuosien 1999–2004 aikana, supistamaan liikevaihtoaan 18 prosentilla, vähentämään henkilökunnan määrää ja toteuttamaan rakenneuudistuksen edellä mainitun summan puitteissa ja asetetun aikataulun mukaisesti ennen vuoden 2004 alkua.

### 2.6 **Menettelyn aloittaminen – taustaa**

(42) Ensimmäisen vuosikertomuksen jälkeen ja edellä mainitun kantelun johdosta komissio totesi, että osa tuesta on maksettu, vaikka tiettyjä Sernam 1 -päätöksen perus-elementtejä ei ole noudatettu. Tämän johdosta komissio totesi, että tukea on käytetty väärin ja että sillä on epäilyksiä seuraavien kohtien osalta:

— SCS Sernam on muutettu osakeyhtiöksi, jotta Geodiksen vastuuta Sernamin veloista voitaisiin pienentää,

— Geodiksen (joka myös itse oli vaikeuksissa) osakeomistuksen vähentäminen 15 prosenttiin Sernamin osakkeista, vaikka sen alun perin piti ottaa haltuunsa 60 prosenttia osakkeista,

— toiset 15 prosenttia Sernamin osakkeista joutui toisen yrityksen haltuun (la Compagnie générale d'investissement et de participation "COGIP"). COGIPista omistaa 34 prosenttia Geodiset ja 66 prosenttia Sofivir, ([4])

— rakenneuudistuksen täytäntöönpanoajan pidentäminen vuodella,

— julkisen rahoituksen lisääminen 41 miljoonalla eurolla, minkä vuoksi Sernamin rakenneuudistuksen edellyttämä lisärahoitus kasvoi nettomääräisesti; lisärahoitustarve aiheutui alkuperäisen suunnitelman toteutusaikataulun venymisestä, ([5])

— Geodiksen odotettu 67 miljoonan euron yksityinen pääomasijoitus ei toteutunut; tällä oli tarkoitus vähentää tuen suhteellista osuutta,

— se, ettei ollut riittäviä vastasuoritteita alkuperäisen rakenneuudistussuunnitelman muutosten vastapainoksi,

— Sernamin elinkelpoisuuden palauttaminen kohtuullisessa ajassa,

— aiheettomien kilpailunvääristymisten välttäminen,

— ainutkertaisen tuen periaatteen kunnioittaminen, ja

— tuen määrän rajoittaminen välttämättömään,

— rakenneuudistusta varten sallitun tuen käyttö Sernam 1 -päätöksen mukaisesti,

— kaikkien tukien, jotka on luokiteltu ja uudelleenluokiteltu uusiksi ja/tai jotka on myönnetty sääntöjen vastaisesti, on oltava yhteensoveltuvia perustamissopimuksen kanssa.

Näiden epäilysten vuoksi on tarpeen analysoida Sernamin rakenneuudistukselle annettu tuki uudelleen.

([1]) Tuki koostui 448 miljoonan euron (2 938 miljoonan Ranskan frangin) rakenneuudistustuesta ja noin seitsemän miljoonan euron alkupääomasta, jonka SNCF maksoi 1 päivänä helmikuuta 2000, kun se siirsi nämä toimintonsa uudelle, kokonaan omistamalleen tytäryhtiölle Sernam SCS:lle (yksityiskohtaiset tiedot taulukossa 3), ja lisäksi 34 miljoonan euron sekä 21 miljoonan euron (222 miljoonan frangin ja 140 miljoonan frangin) tuesta matkatavara-, lehti- ja tarvikesopimuksille. Hyväksytyn tuen kokonaismäärä nousee näin ollen 503 miljoonaan euroon (3 300 miljoonaan frangiin). Lisätietoja Sernam 1 -päätöksessä ja menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä N:o C 32/03. (Summat ovat euroina ja muunnettaessa eurot Ranskan frangeiksi tässä päätöksessä ne pyöristetään lähimpään miljoonaan).

([2]) Taustatietona voidaan mainita, että Geodiksen oli määrä hankkia 60 prosenttia Sernamista yhden euron symboliseen hintaan (katso Sernam 1 -päätöksen 51 kohta).

([3]) Kommandiittiyhtiöillä ei ole vastuun ylärajaa.

([4]) Sofivirin omistavat puolestaan osakkeenomistajat, jotka ovat luonnollisia henkilöitä, ja Crédit agricole.

([5]) Tämän summan jakautumisesta on lisätietoja menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä N:o C 32/03.

(43) Menettelyä C 32/02 aloitettaessa komissio korosti, että on tarpeen varmistaa, että ne elementit, joiden katsottiin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä olevan Sernam 1 -päätöksen mukaisia, saatettaisiin asianmukaisesti päätökseen (erityisesti tehokkaan kilpailun varmistamiseksi asianomaisilla markkinoilla 31 päivänä tammikuuta 2003 ([1]) – tämä koskee SNCF:n ja SCS Sernamin välillä tehtyjä sopimuksia asiakkaiden matkatavaroiden kuljetuksista, lehtien kuljetuksista ja SNCF:n tarvikkeiden kuljetuksista. Komissio korosti myös, että näiden epäilysten vuoksi oli tarpeen tutkia asia uudelleen ajantasaistetun kattavan rakenneuudistussuunnitelman perusteella, jossa otetaan huomioon uudet olosuhteet.

### 2.7 **Myöhempi kehitys**

(44) SNCF:n ja Geodiksen ja SNCF:n ja COGIPin välisissä yhteisymmärryspöytäkirjoissa oli lausekkeita sopimusten raukeamisesta, jos komissio aloittaa menettelyn tai jos asia viedään Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen ratkaistavaksi ([2]), koska komissio aloitti menettelyn, SNCF:n täytyi ottaa takaisin ne 15 prosentin osuudet Sernamin osakkeista, jotka Geodis ja COGIP hankkivat itselleen.

(45) Ranskan toimittamien viimeisimpien tietojen mukaisesti Ranskan tasavallan tuki Sernamille sen tytäryhtiöiksi jakautumisen jälkeen oli 489,1 miljoonaa euroa. Tämä summa koostui 6,7 miljoonan euron perustamispääomasta, 419,6 miljoonan euron pääomaoperaatiosta, 33,5 miljoonan euron osakkuuslainasta ja 29,3 miljoonan euron summasta, jolla katettiin rautatiehenkilöstöä koskevat lisäkustannukset. ([3]) Tämä kokonaissumma vastaa komission toukokuussa 2001 hyväksymää 448 miljoonan euron rakenneuudistussuunnitelmaa, johon on lisätty 41 miljoonaa euroa niiden uusien olosuhteiden huomioonottamiseksi, jotka vallitsivat komission päätöksen jälkeen (erityisesti toimipisteiden sulkeminen).

(46) Muista Ranskan pääasiassa menettelyn aloittamisen yhteydessä ilmoittamista toimista, kuten Sernamin rakenneuudistussuunnitelman ajantasaistamisesta, on tiivistelmä jäljempänä osiossa Ranskan huomautukset.

(47) Lisäksi […] Ranskan viranomaiset antoivat […] ilmoituksen päätöksestään myydä Sernam. Myyntiehdot ovat

— avoin ja syrjimätön prosessi,

— eurooppalaisen ostajan hakeminen,

— myynti markkinahintaan.

(48) Myyntiä varten Ranskan viranomaiset antoivat pankille ohjeet etsiä mahdollisia ostajia Euroopasta. Ranskan viranomaisten suunnitelmien mukaan myynti on tarkoitus toteuttaa […] mennessä.

(49) Komissio merkitsee vastaavasti tiedoksi Ranskan viranomaisten aikomukset myydä Sernam kokonaisuudessaan (varoineen ja vastuineen).

## 3. **ASIANOSAISTEN HUOMAUTUKSET**

(50) Kolmansien osapuolten, jotka haluavat pysytellä nimettöminä, kommentit esitetään jäljempänä tiivistelmänä. Asiassa vallitsevien olosuhteiden pohjalta ja erityisesti niiden päätelmien mukaisesti, jotka komissio teki menettelyä aloitettaessa, nämä kolmannet osapuolet ovat toimittaneet seuraavat huomautukset.

(51) Rakenneuudistussuunnitelman hyväksyminen riippui useimpien SNCF:llä olevien Sernamin osakkeiden myynnistä yksityiselle sijoittajalle, joka sitoutuisi sijoittamaan ”omat 20 prosenttiaan” Sernamin rakenneuudistusten kustannusten kattamiseksi.

(52) Sernamin olisi pitänyt antaa riittävä vastasuorite rakenneuudistustuesta siten, että se olisi supistanut liikevaihtoaan riittävästi (vähintään 18 prosentilla) samoin kuin markkinaosuuttaan välttääkseen kaiken aiheettoman kilpailun vääristymisen. Tämän osalta kantelijat huomauttavat, että komissio ilmoitti tiivistelmänsä 75 kohdan 4 alakohdassa, että vaikka Ranska on ehdottanut uusien […] ([4]) Sernamin toimipisteiden sulkemisesta, ei ole selvää, olisivatko nämä vastatoimet riittäviä tai olisiko se hyväksyttävää ottaen huomioon edellä kuvatut uudet olosuhteet asiassa. Kantelijoiden näkemyksen mukaan uusien toimipisteiden sulkeminen ei ole missään määrin riittävä vastasuorite ottaen huomioon, että Sernam haki merkittävää lisäystä rakenneuudistustukeen (vähintään 108 miljoonaa euroa (67 miljoonaa euroa + 41 miljoonaa euroa)), sekä rakenneuudistuksen toteuttamiselle vähintään vuoden lisäaikaa.

([1]) Vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja teletoiminnan alan hankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 14 päivänä kesäkuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/38/ETY (EYVL L 199, 9.8.1993, s. 84), sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 98/4/EY (EYVL L 101, 1.4.1998, s. 1) mukaisesti. Direktiivi 93/38/ETY on korvattu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/17/EY (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1).

([2]) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio piti sopimuksen raukeamista koskevia lausekkeita yhteisön lainsäädännön vastaisina.

([3]) SNCF:n Sernamille maksama korvaus Sernamin palveluksessa olevasta rautatiehenkilöstöstä aiheutuneista lisäkustannuksista.

([4]) Julkaisemattomia luottamuksellisia tietoja.

(53) Hyväksytyn tuen määrä ei olisi vuonna 2001 saanut ylittää sitä vähimmäismäärää, jolla Sernamin elinkelpoisuus olisi pystytty palauttamaan. Komission olisi erityisesti varmistettava, että Sernamilla ei ole vastedes käytössään käteisvaroja, jotka mahdollistaisivat, että se jatkaa markkinahintoja alempien hintojen ylläpitämistä, kuten tällä hetkellä, ja kokeneen henkilöstön ”ryöstämistä” kilpailijoilta (katso komission tiivistelmän kohta 96).

(54) Kantelijoiden mielestä Sernamin ei pitäisi saada jatkaa rakenneuudistusta ja tuen saantia sekä kilpailun vääristämistä, koska se (ja SNCF) eivät noudata 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyssä päätöksessä vahvistettuja ehtoja.

(55) Komission olisi hylättävä kaikki Sernam/SNCF:n ja Ranskan toimittamat uudet investointi- ja kehittämissuunnitelmat, koska Sernam/SNCF ja Geodis tarkoituksellisesti toimivat komission päätöksellä hyväksytyn rakenneuudistussuunnitelman määräysten vastaisesti ja koska ne ovat sitoutuneet olemaan osallistumatta tätä alkuperäistä rakenneuudistussuunnitelmaa koskeviin komission tutkimuksiin SNCF:n ja Geodiksen allekirjoittaman yhteisymmärryspöytäkirjan sopimuksen raukeamista koskevien lausekkeiden nojalla.

(56) Ainutkertaisen tuen periaatteen mukaisesti komission olisi varmistettava, että Sernam ei voi saada lisätukea. Jos Sernamin yksityistämistä ja hyväksytyn rakenneuudistussuunnitelman toteuttamista koskevat SNCF:n toimenpiteet osoittautuisivat riittämättömiksi Sernamin elinkelpoisuuden palauttamiseksi määrätyssä ajassa, komission olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että Sernam asetetaan selvitystilaan ja että se ei enää voi saada lisää valtiontukea.

(57) Nämä kolmannet osapuolet toimittivat 19 päivänä toukokuuta 2004 päivätyssä ja 24 päivänä toukokuuta 2004 saapuneeksi kirjatussa kirjeessä lisätietoja, jotka osoittavat, että yritysten lakkauttaminen lisääntyi Ranskan kuljetussektorilla 21,37 prosentilla maaliskuuta 2004 edeltävän kahdentoista kuukauden aikana (lähde: Insee). Kolmansien osapuolten mukaan Ranskan maantieliikennesektorin vakavat taloudelliset ongelmat johtuvat talouden notkahduksen lisäksi myös rakenteellisista syistä. Kuljetusalan yrityksillä ei ole toimintamarginaalia oman pääoman ja kassavarojen puuttumisen takia. Niillä ei ole selviytymismahdollisuuksia, jos ne menettävät sopimuksen tai jos joku niiden asiakkaista tekee konkurssin. Koska kuljetusyritysten takuut ovat usein riittämättömät, niiden on vaikeampi herättää luottamusta pankkien, kuljetusyritysten ja myös omien tavarantoimittajiensa silmissä.

(58) Kolmannet osapuolet antoivat lisäksi useita esimerkkejä yrityksen ”X” [1] asiakkaista, joille Sernam vielä jokin aika sitten teki hintatarjouksia, jotka olivat 10–30 prosenttia alhaisempia kuin yritys ”X:n” tarjoukset:

| X:n asiakkaat | Sernamin ehdottama hinnan alennus verrattuna X:n ehdottamaan | Alue |
|---|---|---|
| Asiakas 1 | –30% | Amiens |
| Asiakas 2 | –15% | Pariisi |
| Asiakas 3 | –10% | Pariisi |
| Asiakas 4 | –20% | Pariisi |
| Asiakas 5 | –20% | Pariisi |
| Asiakas 6 | –20% | Pariisi |

(59) Nämä kolmannet osapuolet ilmoittivat myös, että Sernam on järjestelmällisesti houkutellut palvelukseensa yritys ”X:n” henkilöstöä [2] tarjoamalla 30 prosentin palkankorotusta yritys ”X:n” palkkoihin verrattuna.

(60) Kolmannet osapuolet toteavat lopuksi, että Sernam pyrkii käyttämään saamaansa tukea saadakseen kilpailuetua markkinoilla kilpailijoiden kustannuksella. Kolmannet osapuolet pyytävät kielteistä päätöstä ja Sernamille jo myönnetyn tuen välitöntä takaisinperimistä. Kolmannet osapuolet pyytävät lisäksi, että Sernamin mahdollinen myynti toteutettaisiin samoilla ehdoilla, jotka asetettiin Geodikselle vuonna 2001, ja että myynnistä järjestettäisiin asianmukainen tarjouskilpailu.

## 4. **RANSKAN HUOMAUTUKSET**

(61) Ranska toimitti 19 päivänä kesäkuuta 2003, 26 päivänä marraskuuta 2003 ja 14 päivänä huhtikuuta 2004 päivätyillä kirjeillä huomionsa menettelyn aloittamista koskevaan komission päätökseen sekä kolmansien osapuolten esittämiin huomioihin ja järjestettyjen työkokousten tuloksiin.

*TIIVISTELMÄ RANSKAN HUOMAUTUKSISTA*

(62) Ranskan viranomaiset katsovat, että ne ovat antaneet kaikki tarvittavat tiedot vastauksena komission esittämiin epäilyksiin:

— Sernamin liikevaihto on supistunut merkittävästi,

[1] Toimii samalla markkinalohkolla kuin Sernam.
[2] Erityisesti Pariisin alueella.

— SNCF ei toimi Geodiksen puolesta kattaakseen Sernamin käyttöpääoman tarpeen. Pääoman tarpeen arvioitiin vuonna 2001 olevan 67 miljoonaa euroa, nyt se on vain 7,8 miljoonaa euroa ja se rahoitetaan voimassaolevilla puiteluotoilla,

— postipalvelujen, yhteislähetysten ja pikapostipalvelujen myyntihinnat ovat tosiasiallisesti nousseet vuosina 2000, 2001 ja 2002,

— lehti-, matkatavara- ja tarvikemarkkinat, joilla summat eivät ole muuttuneet, ovat avautuneet kilpailulle,

— Sernam on saanut laatusertifikaatin, eli Cliq-sertifikaatin,

— Sernamin muutos pikapostipalvelujen tuottajaksi on toteutettu. Se on itse asiassa yksi keskeisiä tekijöitä Sernamin elpymisessä,

— TBE:n kehitys on myös ollut yksi keskeisiä tekijöitä Sernamin kehityksessä.

(63) Lisäksi, kuten komissio menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään totesikin, seuraavia suunnitelman kohtia on noudatettu:

— toimipisteiden sulkeminen on aloitettu ja se jatkuu Sernam 1 -päätöksen jälkeenkin,

— henkilöstöstä on vaihtunut kahden vuoden aikana 4/5iaa raideliikennehenkilöstön palattua SNCF:n palvelukseen. Tämä mahdollisti uuden sisäisen käytäntösuuntautuneen viestintäjärjestelmän käyttöönoton ja paikallisten aloitteiden hyödyntämisen uuden tulossuuntautuneen kulttuurin kehittämiseksi,

— tuotantoyksikköjen uudelleenorganisointi on käynnissä,

— työntekijöiden koulutus on järjestetty,

— uusi kuljetussuunnitelma on otettu käyttöön,

— siirtyminen Geodiksen tietojenkäsittelyjärjestelmään on toteutettu.

(64) Ainoastaan Sernamin liittämistä Geodis-yhtymään ei ole voitu toteuttaa SNCF:n ja Geodiksen 21 päivänä huhtikuuta 2000 allekirjoittamassa yhteisymmärryspöytäkirjassa vahvistettujen ehtojen ja aikataulun mukaisesti.

RANSKAN HUOMIOT YKSITYISKOHTAISEMMIN

### 4.1 **SNCF:n ja Godiksen sekä SNCF:n ja COGIPin välisten yhteisymmärryspöytäkirjojen raukeaminen**

(65) Ranskan viranomaiset toteavat, että Geodiksen ja COGIPin kanssa tehdyt yhteisymmärryspöytäkirjat ovat rauenneet komission aloitettua menettelyn. Menettelyn aloittaminen on mainittu yhteisymmärryspöytäkirjoissa yhtenä tekijänä, joiden takia yhteisymmärryspöytäkirjat voivat raueta. Tästä syystä SNCF on ottanut haltuunsa Geodiksen omistamat 15 prosenttia osakkeista samoin kuin COGIPin omistamat 15 prosenttia osakkeista.

(66) SNCF:n ja Geodiksen sekä SNCF:n ja COGIPin välillä allekirjoitettujen yhteisymmärryspöytäkirjojen raukeamista koskevien lausekkeiden osalta voidaan todeta, että Ranskan viranomaisten arvion mukaan lausekkeet eivät olleet kohtuuttomia eivätkä yhteisön oikeuden vastaisia ottaen huomioon sijoittajan riskit. Koska komissio ei tehnyt päätöstä 31 päivään joulukuuta 2000 mennessä (yhteisymmärryspöytäkirjan raukeamista koskeviin lausekkeisiin liittyvä päivämäärä), Geodis oli hyväksynyt yhteisymmärryspöytäkirjan voimassaolon pidentämisen 21 päivästä huhtikuuta 2000 30 päivään kesäkuuta 2001 (kyseisessä yhteisymmärryspöytäkirjassa on sopimuksen raukeamista koskeva lauseke, jonka mukaan komission olisi tehtävä lopullinen päätös tuen yhteensopivuudesta perustamissopimuksen kanssa ennen 31 päivää joulukuuta 2000). Tällä välin tehtiin Sernam 1 -päätös 23 päivänä toukokuuta 2001. Ranskan viranomaisten mukaan tämä päätös tuli voimaan vasta 14 päivänä syyskuuta 2001, eli kaksi kuukautta sen julkaisemisen jälkeen. Kyseisenä ajankohtana yhteisymmärryspöytäkirjan voimassaolo oli päättynyt ja SNCF:n velvollisuutena oli ollut neuvotella uusi yhteisymmärryspöytäkirja Geodiksen kanssa. On muistutettava mieliin, että vaikka SNCF oli Geodiksen suurin osakkeenomistaja 45 prosentin omistuksellaan, sillä ei ole määräävää asemaa eikä se osallistu Sernamia koskeviin äänestyksiin. SNCF:llä ei näin ollen ollut määräysvaltaa velvoittaa Geodista soveltamaan rauennutta yhteisymmärryspöytäkirjaa, vaikka päätöstä olikin sovellettava siitä lähtien, kun se on annettu tiedoksi jäsenvaltiolle. Toisaalta SNCF on tehnyt kaiken vallassaan olevan rakenneuudistussuunnitelman soveltamiseksi.

(67) Ranskan viranomaiset päättävät huomionsa toteamukseen, ettei Sernamia, SNCF:ää eikä Ranskan viranomaisia voi syyttää ensimmäisen yhteisymmärryspöytäkirjan raukeamisesta (raukeaminen johtui siitä, että Geodista koskevaa lopullista päätöstä ei tehty ennen 30 päivää kesäkuuta 2001), toista yhteisymmärryspöytäkirjaa koskevien neuvottelujen venymisestä tai Geodiksen tekemisestä muutoksista ensimmäiseen yhteisymmärryspöytäkirjaan (muutokset johtuivat sen talousvaikeuksista).

(68) Ranskan viranomaisten mukaan yhteisymmärryspöytäkirjojen raukeaminen ei ole kuitenkaan estänyt synergioiden jatkuvaa kehitystä Geodiksen, COGIPin ja Sernamin välillä. […].

### 4.2 **Suunnitelman täytäntöönpanon määräaika**

(69) Ranskan viranomaiset toteavat, että vaikka uudelleenorganisointitoimia on toteutettu vuodesta 2000 lähtien, ei rakenneuudistussuunnitelmaa ole todella voitu soveltaa kuin 1 päivästä tammikuuta 2003 alkaen, jolloin Charles Henri Brousseaud aloitti Sernamin pääjohtajana ja Jean Michel Tremelet Sernamin rahoitusjohtajana, eli kuusi kuukautta aikataulusta myöhässä.

### 4.3 **Tuen korottaminen 41 miljoonalla eurolla**

(70) Ranska toteaa, että tämä rahoituksen lisätarve vastaa periaatteessa tappioita, jotka aiheutuivat neuvotteluihin ja suunnitelman mukauttamiseen uusiin olosuhteisiin vaadittuna aikana. Nämä uudet olosuhteet aiheutuivat Geodiksessa ja yleisessä taloudellisessa tilanteessa tapahtuneista muutoksista sinä aikana, jona komissio tutki asiaa Sernam 1 -päätöksen jälkeen.

a) Raideliikennepalvelujen laadun huonontumisen vaikutus ([…] miljoonaa euroa) keväällä 2001 olleen kahden viikon lakon jälkeen SNCF:n oli hyväksyttävä raideliikennesuunnitelman käytön keskeyttäminen Villeneuve St-Georgen tavaranjakelukeskuksessa. Asiakkaiden menettämisen rajoittamiseksi Sernamin piti korvata kyseinen suunnitelma mahdollisimman pian tieliikennesuunnitelmalla, jota asian kiireellisyyden vuoksi ei voitu optimoida ja jonka hintoja ei voitu neuvotella suotuisilla ehdoilla. Tästä aiheutuneiden Sernamin tappioiden voidaan arvioida olevan […] miljoonaa euroa vuonna 2001, mukaan luettuina liikevaihdon pieneneminen […] miljoonalla eurolla ja […] miljoonan euron poikkeukselliset oikeudenkäyntikulut, jotka Sernamin oli maksettava.

b) Odottamaton viivästyminen elvytyssuunnitelman täytäntöönpanossa ([…] miljoonaa euroa): Raideliikennepalvelujen huonontumisen lisäksi on otettava huomioon seitsemän kuukautta (kesäkuusta 2001 joulukuuhun 2001) kestäneen epävarmuusjakson aikana syntyneet toimintatappiot. Epävarmuus liittyi Geodiksen kanssa käytyihin vaikeisiin neuvotteluihin. Koska SNCF:n ja Geodiksen välinen yhteisymmärryspöytäkirja oli rauennut vuoden 2000 lopussa SNCF:n oli neuvoteltava uudesta yhteisymmärryspöytäkirjasta Geodiksen kanssa vuoden 2001 lopussa (21 päivänä joulukuuta 2001). Tällä välin muut osapuolet, jotka olivat ilmaisseet kiinnostuksensa tarjouskilpailussa, olivat jo kiinnostuneet muista sijoituksista. Nämä neuvottelut vaikeutuivat entisestään, kun Geodiksen oma tilanne huononi vuoden 2001 aikana. Viivästykset uusien yhteisymmärryspöytäkirjojen allekirjoittamisessa pidensivät entisestään raskaiden tappioiden aikaa, koska elvytyssuunnitelmaa ei voitu panna täytäntöön. Sen täytäntöönpano alkoi vasta 1 päivänä tammikuuta 2002. Tappiot nousivat yhteensä noin […] miljoonaan euroon.

c) Toimipisteiden sulkemisesta aiheutuneet lisäkustannukset ([…] miljoonaa euroa) ja rautatiehenkilöstöön liittyvien lisäkustannusten kokonaissäästöt ([…] miljoonaa euroa): Pääasiallinen syy siihen, miksi rakenneuudistussuunnitelmassa vahvistetut rahoitusosuudet ([…] miljoonaa euroa) ylitettiin, on, että toimipisteiden sulkemiskustannukset (erottamiset, sosiaalisten etuisuuksien vähentäminen jne.) olivat arvioitua korkeammat. Nämä kustannukset katettiin kokonaisuudessaan sillä, että raideliikennehenkilöstön lisäkustannukset olivat arvioitua alhaisemmat ([…] miljoonaa euroa). Pysyvän henkilöstön anomuksia siirrosta SNCF:ään tuli odotettua enemmän ja odotettua aikaisemmassa vaiheessa, mutta siirtoihin liittyvät maantieteelliset vaatimukset hidastivat niiden toteutumista, mikä häiritsi toimipisteiden työtä ja lisäsi takaisinsiirtoihin liittyvää taloudellista taakkaa verrattuna siihen, millainen tilanne olisi ollut, jos kyseessä olisi ollut tavanomainen sosiaalinen suunnitelma. Alkuperäisen suunnitelman mukaan tarkoituksena oli säilyttää […] pysyvää työpaikkaa (raideliikennehenkilöstö). Käytännössä ainoastaan […] raideliikennehenkilöstöön kuuluvaa jäi Sernamille, mikä pienensi odotettuja lisäkustannuksia. Säästöt olivat […] miljoonaa euroa. Koska työntekijät palasivat SNCF:n palvelukseen suunniteltua nopeammin (lähes […] työntekijää pelkästään marraskuussa 2000 ja lähes […] neljän kuukauden aikana vuonna 2001) ja palaajia oli odotettua enemmän, Sernamin oli pakko palkata vuonna 2001 kiireellisesti yksityisoikeudelliseen sopimukseen perustuen henkilökuntaa, joka ei ollut saanut koulutusta ennen työsuhteen alkua. Työtekijöitä piti myös palkata suunniteltua enemmän. Lopulta lisätyöntekijät integroitiin työhön vaiheittain, mistä aiheutui irtisanomisiin liittyviä lisäkustannuksia verrattuna ensimmäisessä suunnitelmissa olleisiin arvioihin.

d) Osakkuuslaina ([…] miljoonaa euroa): Geodiksen 21 päivänä joulukuuta 2001 allekirjoittaman yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisesti SNCF:n tosiasiallisesti maksamasta osakkuuslainan määrästä vähennettiin jo tehtyjen investointien määrä ja se merkittiin rahoitusvuosille 2000 ja 2001. Maksettu lainan määrä alentui […] miljoonalla eurolla.

### 4.4 **Geodikselta (23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn päätöksen mukaisesti) odotetut 67 miljoonaa euroa**

(71) Ranskan viranomaisten mukaan Sernam 1 -päätöksen mukaisista rakenneuudistuksen 515 miljoonan euron kokonaiskustannuksista olisi SNCF:n katettava 448 miljoonaa euroa ja Geodiksen 67 miljoonaa euroa. Tarvittava käyttöpääoman suuri määrä (61 miljoonaa euroa) johtuu vuoden 2000 lopussa toteutetusta häiriöitä aiheuttaneesta tilanteesta, kun suuri määrä raideliikennehenkilöstöä (yli 1 600 työntekijää vuonna 2000) palasi SNCF:n palvelukseen. Ranska toteaa, että tämä summa on sama kuin Geodiksen Sernamille myöntämä pääomalaina (käyttöpääoman rahoittamiseksi). Tämä häiriötä aiheuttanut tilanne aiheutti viivästymisiä ja ongelmia tavaroiden kuljetustoiminnassa, mikä johti useisiin riitajuttuihin ja asiakassaatavien pitkittymiseen. Vuoden 2000 lopulla asiakassaatavien keskimääräinen takaisinmaksuaika ylitti neljä kuukautta. Ranskan viranomaiset esittivät myös, että vuoden 2002 ensimmäisen puoliskon aikana käyttöpääoma-arvio pieneni […] miljoonaan euroon, kun arvio tehtiin nykyisillä pankkilainoilla rahoitettavan keskimäärin 30 päivän liikevaihdon määrää vastaavan luoton perusteella. 31 päivänä joulukuuta 2002 käyttöpääoman tarve oli enää […] miljoonaa euroa, joka rahoitetaan nykyisillä puiteluotoilla. Ranskan mukaan Sernamin toteuttamat toimenpiteet käyttöpääoman tarpeen pienentämiseksi mahdollistavat näin ollen, että alun perin suunniteltu 67 miljoonan euron summa, jonka Geodis rahoittaisi, ei ole enää tarpeen.

### 4.5 **Sernamin hinnat**

(72) Ranskan viranomaisten mukaan Sernam on vuodesta 1995 lähtien soveltanut uutta korkeampaa hintapolitiikkaa, jonka tarkoituksena on säilyttää toimintojen kannattavuus arvioimalla uudelleen pikaposti- ja postipalveluista saatavat tulot. Tämä uusi politiikka näkyy yhtiön tuloksissa, kuten jäljempänä on selvitetty.

(73) Pikapostipalvelut: jotta Sernamin asemaa ja markkinoita voitaisiin vertailla, Sernam on käyttänyt indikaattorina kilohintaa. Sernamin keskimääräisen lähetyksen paino on suurempi kuin markkinoiden keskimääräisen lähetyksen paino ([…] kiloa verrattuna 29 kiloon kesäkuun lopussa 2003). Postilähetysten kilohinta laskee painon noustessa (mitä painavampi paketti on, sitä alhaisempi on kilohinta). Jotta tiedot olisivat vertailukelpoisia, Sernam on verrannut 25–35 kilon painoisia paketteja, eli pikapostimarkkinoiden yleisintä painoluokkaa olevia paketteja.

| 2003: toinen kolmannes Pikaposti | Sernam (yhteensä) | Sernam: 25-35 kilon lähetykset | Markkinat (sama painoluokka) |
|---|---|---|---|
| Kilohinta euroina | […] | […] | 1,07 |
| Lähetyksen paino kg | […] | […] | 29,00 |

(74) Sernamin lähetysten hinta markkinoiden yleisimpään painoluokkaan kuuluvien lähetysten osalta oli […] euroa kilolta markkinoiden keskihinnan ollessa 1,07 euroa kilolta. Tässä painoluokassa Sernamin soveltamat hinnat olivat siis markkinahintoja korkeammat.

(75) Ranskan viranomaiset totesivat myös, että Sernamin hinnat nousivat […] pistettä vuoden 2003 ensimmäisen kolmanneksen aikana verrattuna vuoden 2001 ensimmäiseen kolmannekseen, kun taas markkinahinnat nousivat 13 pistettä. Samaan aikaan Sernamin lähetysten keskimääräinen paino nousi hyvin merkittävästi ([…] pistettä) verrattuna markkinakehitykseen (paino laski 7 pistettä). Koska kilohinta alenee painon noustessa, voidaan todeta, että jos Sernamin lähetysten keskimääräinen paino nousee merkittävästi ja laskee markkinoilla, voidaan odottaa Sernamin kilohintaindikaattorin arvon laskevan huomattavasti. Sernamin kilohintaindikaattorin arvo on kuitenkin nousussa ja tämä nousu on jopa korkeampi kuin markkinoilla. Sernamin kilohinnan nousu on näin ollen merkittävästi suurempi kuin markkinoiden. Tätä väitettä tukevat vuoden 2003 toiselta kolmannekselta saatavissa olevat tiedot, joihin ei sisälly Sernamin yökuljetusten tietoja.

(76) Perinteiset postilähetykset: Ranskan viranomaiset toteavat, että sama analyysi on tehty 95–105 kiloa painavien lähetysten osalta (perinteisenä postipakettina lähetettyjen lähetysten keskimääräinen paino markkinoilla).

(77)

| 2003: toinen kolmannes perinteiset postiläh. | Sernam | Sernam: 95 – 105 kilon lähetykset | Markkinat |
|---|---|---|---|
| Kilohinta euroina | […] | […] | 0,33 |
| Lähetyksen paino kg | […] | […] | 98,00 |

(78) Markkinoiden yleisimpään painoluokkaan kuuluvien Sernamin lähetysten kilohinta oli […] euroa kilolta eli korkeampi kuin markkinahinta.

(79) Ranskan viranomaiset toteavat myös, että Sernamin hintojen nousu verrattuna markkinahintojen nousuun on […] korkeampi vuoden 2001 ensimmäisen kolmanneksen ja vuoden 2003 ensimmäisen kolmanneksen välisenä aikana (ja sama vuoden 2001 ensimmäisen kolmanneksen ja vuoden 2003 toisen kolmanneksen välisenä aikana). Samaan aikaan Sernamin lähetysten keskimääräinen paino nousi hieman ([…] pistettä) verrattuna markkinakehitykseen (paino laski 3 pistettä). Koska kilohinta laskee painon myötä, Sernamin kilohinnan nousu on suurempi kuin markkinahinnan nousu. Tätä väitettä tukevat vuoden 2003 toiselta kolmannekselta saatavissa olevat tiedot.

### 4.6 **Sernamin tuloksen kehitys**

(80) Ranskan viranomaiset toteavat ensimmäiseksi, että Sernamilla ei ole oikeudellista velvollisuutta laatia konsolidoitua tilinpäätöstä. Näin ollen Sernamia ei voida syyttää siitä, että se ei ole julkaissut tällaista tilinpäätöstä koskevia tietoja. Ranskan viranomaiset ovat kuitenkin toimittaneet komissiolle vuotta 2002 koskevan Sernamia koskevat tiedot.

(81) Ranskan viranomaiset ovat toimittaneet seuraavat tiedot, jotka koskevat tuloksen kehitystä vuodesta 2000 ja tulosarvioita vuoteen 2006 saakka.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 ennust. | 2003 toteut. | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Liikevaihto | 552 | 573 | 449 | 430 | 414 | 431 | 452 | 449 |
| Käyttökate | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Poistot | Ei tietoa | […] | […] | […] | Ei tietoa | […] | […] | […] |
| Varaukset | Ei tietoa | […] | […] | […] | Ei tietoa | […] | […] | […] |
| Rakenneuudistuksen kustan. | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Luopuminen osakkuuslainasta | Ei tietoa | […] | […] | […] | Ei tietoa | […] | […] | […] |
| Tulos | Ei tietoa | […] | […] | […] | Ei tietoa | […] | […] | […] |
| Tulos ennen veroja | –104,0 | –102,0 | –78,3 | –87,1 | –85,0 | –40,9 | 0,1 | 3,4 |

(82) Näiden lukujen mukaan ja suunniteltujen ja osittain jo toteutettujen rakenneuudistustoimenpiteiden mukaisesti Sernamin olisi saatava neutraali tulos vuonna 2005 ja tuotettava voittoa vuonna 2006.

### 4.7 **Sernamin markkinaosuudet**

(83) Ranskan viranomaisten mukaan taulukko, jonka ovat koonneet Logistique Magazinessa olevien tietojen perusteella lakisääteiset tilintarkastajat ja jossa on toiminnanharjoittajien luokitus toiminnoittain, osoittaa, että Sernam putosi kolmannelta sijalta kymmenennelle sijalle Ranskan postimarkkinoilla vuosina 1998–2002 ja viidenneltä sijalta kuudennelle sijalle pikapostimarkkinoilla saman ajanjakson aikana. Ranskan viranomaiset ovat koonneet seuraavan taulukon:

| | 1998 | | | | 2001 | | | | 2002 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sernam | | Logistique Magazine | | Sernam | | Logistique Magazine | | Logistique Magazine | |
| | Markkinaosuus % | Sija | Markkinaosuus % | Sija | Markkinaosuus % | Sija | Markkinaosuus% | Sija | Markkinaosuus % | Sija |
| Tavallinen postiläh. Ranska | 6,5 | 4 | 5,17 | 3 | 4,4 | 8 | 4,59 | 8 | 3,82 | 10 |
| Pikaposti Ranska | 8,5 | 5 | 7 | 5 | 7,39 | 6 | 5,3 | 5 | 4,52 | 6 |
| Tav. postiläh. kansainväl. | 0,9 | 16 | 1,36 | 12 | 1,23 | 12 | 1,79 | 8 | 0,64 | 8 |

| | 1998 | | | | 2001 | | | | 2002 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sernam | | Logistique Magazine | | Sernam | | Logistique Magazine | | Logistique Magazine | |
| | Markkinaosuus % | Sija | Markkinaosuus % | Sija | Markkinaosuus % | Sija | Markkinaosuus% | Sija | Markkinaosuus % | Sija |
| Pikaposti kansainvälinen | 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 **Liikevaihdon pieneneminen**

(84) Ranskan viranomaisten 14 päivänä huhtikuuta 2004 päivätyn kirjeen perusteella Sernamin liikevaihto on kehittynyt seuraavasti:

Liikevaihto 1

| Sernamin liikevaihto | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 (ennust.) | 2003 (toteut.) | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sernamin liikevaihto milj. Euroina | 552 | 573 | 449 | 430 | 414 | 431 | 452 | 449 |
| Sernamin liikevaihto (vuosi 2000 = 100) | 100 | 104 | 81 | 78 | 75 | Ei tietoa | Ei tietoa | Ei tietoa |
| Liikevaihdon vuotuinen pieneneminen miljoonaa euroa | | 4 | –22 | –4 | –6 | Ei tietoa | Ei tietoa | Ei tietoa |
| Liikevaihdon muutos % vuoteen 2000 verrattuna (*) | | 4 | –19 | –22 | –25 | –22 | –18 | –19 |

Liikevaihto 2

| Lähtötiedot pikaposti – tavallinen lähetys (markkinakehitystä ei ole otettu huomioon) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Muutos 2000–2003 % |
|---|---|---|---|---|---|
| Sernamin pikapostin liikevaihto milj. euroina | […] | […] | […] | […] | […] |
| Sernamin tavall. lähetysten liikevaihto milj. Euroina | […] | […] | […] | […] | […] |
| Suhde: Sernamin pikaposti/tavall. lähetykset | […] | […] | […] | […] | |
| Liikevaihto pikaposti + tav. lähetykset (*) | […] | […] | […] | […] | |
| Pikapostin osuus % (*) | […] | […] | […] | […] | |
| Tavall. lähetysten osuus % (*) | […] | […] | […] | […] | |

| Liikevaihto 3 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Tiedot pikaposti – tavall. lähetys (vuosi 2000 = 100) (markkinoiden vaikutuksilla korjatut tiedot) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Muutos 2000–2003 |
| Sernamin pikaposti (markkinoiden vaikutuksilla korjattu) | […] | […] | […] | […] | […] |
| Sernamin tavalliset postilähetykset (markkinoiden vaikutuksilla korjattu) | […] | […] | […] | […] | […] |
| Suhde: Pikaposti/tavall. lähetykset (markkinoiden vaikutuksilla korjattu) | […] | […] | […] | […] | |

(*) Taulukon tiedot eivät ole suoraan Ranskan viranomaisten toimittamista tiedoista vaan komission lisäämiä.

(85) Ranskan tietojen mukaan Sernamin posti- ja pikapostipalvelujen liikevaihto vuosina 2000–2003 osoittaa toisaalta, että Sernamin markkinaosuus näillä markkinoilla on pienentynyt ja toisaalta, että Sernam on suuntautunut enemmän pikapostimarkkinoihin.

(86) Sernamin liikevaihto supistui 18 prosentilla vuosina 2000–2005. Perinteisten postipalvelujen osuus liikevaihdosta supistui […] prosentilla ja pikapostipalvelujen […] prosentilla vuosina 2000–2003. Jos otetaan huomioon Ranskan viranomaisten tekemät korjaukset markkinakehityksen huomioon ottamiseksi, on Sernamin liikevaihdon supistuminen perinteisillä postimarkkinoilla samalla ajanjaksolla vielä merkittävämpi ([…]%), kun taas pikapostipalveluiden osalta muutos olisi vain vähäinen, nimittäin […] prosenttia […] prosentin sijaan.

(87) Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen mukaan toimintojen suhde on muuttunut hieman. Vuonna 2000 pikapostin ja perinteisen postin suhde oli […] ja vuonna 2003 […]. Perinteisten postipalvelujen osuus Sernamin toiminnoissa on siis vähentynyt ja pikapostipalvelujen lisääntynyt. Jos asiaa tarkastellaan kuitenkin toisella tavoin, voidaan todeta, että ottaen huomioon perinteisten postipalvelujen ja pikapostipalvelujen yhteenlasketun liikevaihdon, perinteiset postipalvelut muodostavat suurimman osan Sernamin toiminnoista, vuonna 2000 […] prosenttia ja vuonna 2003 […] prosenttia. Pikapostipalvelujen osuus oli vuonna 2000 […] prosenttia ja vuonna 2003 […] prosenttia.

### 4.9 **Henkilöstövähennykset**

(88) Sernamin henkilöstö on vähentynyt seuraavasti:

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Päätös 23.5.2001 | 5 050 | | | 3 900 | | 2 600 | |
| Sernamin henkilöstö 31.12. | | | 4 257 | 3 800 | 3 259 | 2 995 | […] |

(89) Toukokuun 23 päivänä 2001 tehdyn päätöksen mukaan henkilöstömäärän olisi pitänyt pienentyä 2 600 työntekijään vuonna 2004. Tosiasiassa työntekijöitä oli vuonna 2004 vielä 2 995, mutta vuonna 2005 työntekijöiden määrä on […], eli alempi kuin vuodelle 2004 asetettu tavoite.

(90) Kun työntekijöiden määrä vähennetään suositeltuun määrään, pitäisi tämän mahdollistaa merkittävien säästöjen syntyminen ja antaa Sernamille joustoa ja mukautumismahdollisuuksia, joita se tarvitsee innovatiivisten tavoitteidensa saavuttamiseen.

### 4.10 **Toimipisteiden sulkeminen ja uudelleenorganisointi**

(91) Toimipisteiden sulkeminen: Ranskan viranomaisten mukaan Sernam ylittää 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyssä päätöksessä vahvistetut tavoitteet lajittelukeskusten sulkemisen osalta.

| | 1999 | 2001 (31.12.) | 2002 (30.6.) | Tavoite 2002 loppu | Tavoite 2003 loppu | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23.5.2001 päätöksen tavoitteet | 107 | 87 | 80 | 74 | 72 | 32,71% | |
| (vuosittain 31.12.) | | 2001 (31.12.) | 2002 (31.12.) | | 2003 (31.12.) | 2004 (31.12.) | 2005 (31.12.) |
| Sernamin toimipisteet | | 87 | 74 | | 62 | 61 | 61 |
| Muutos % 1999 – 2005 | | | | | | | -43 |

Ranskan viranomaisten mukaan kursiivilla painetut luvut ovat arvioita.

(92) Toimipisteiden uudelleenorganisointi: Sernamin entinen verkosto oli huonosti mukautettu voiton saamiseen, koska toimipisteitä oli liikaa, niiden sijainti oli huono (joidenkin toimipisteiden ylläpito oli kallista, koska ne sijaitsivat kaupungin keskustassa (Pariisi)) ja jotkin sen lajittelukeskukset olivat jo suunnittelunsa puolesta tarkoitukseen soveltumattomia ([1]). Toimipisteiden määrän väheneminen lähes puoleen ja lajittelutoimintojen osittainen uudelleensijoittaminen keskusta-alueilta kaupunkien laitamille ja toimipisteisiin, joihin on hyvät maantieliikenneyhteydet, on mahdollistanut sen, että Sernam on voinut alentaa vuokramenojaan puoleen. Tämä on ollut myös keskeisenä tekijänä sen yhteislähetys- ja postitoimintojen rationalisoinnissa ja tehokkuuden parantamisessa, jolla on pyritty saamaan Sernam pysyvästi elinkelpoiseksi.

### 4.11 **Jäljellejäävien toimipisteiden uudelleensijoittaminen ja nykyaikaistaminen**

(93) Sernamin pysyvistä toimipisteistä 25:n toimipisteen fyysiset olosuhteet ovat sellaiset, että niissä ei pystytä saavuttamaan alan yleistä tuottavuustasoa. Nämä toimipisteet sijaitsevat pääasiassa suurissa kaupungeissa, mutta ovat puutteistaan huolimatta korvaamattomia Sernamin verkoston jatkuvuuden ja eheyden kannalta. Toimipisteiden elinkelpoisuuden varmistamiseksi Sernam on ryhtynyt nykyaikaistamaan toimipisteitä, jos niiden maantieteellinen sijainti on ollut tyydyttävä (kolme toimipistettä) ja sijoittamaan niitä uudelleen, jos sijainti on ollut huono (22 toimipistettä). Toimintoja on sijoitettu nykyisiin toimipisteisiin, jotka Sernam on peruskorjannut, tai uusin toimipisteisiin.

([1]) Ranskan viranomaisten mukaan käytetyt toimitilat olivat osittain vanhanaikaisia. Ne sijaitsivat usein kaupunkien keskustoissa eikä useimpien kilpailevien kuriiripalvelujen tapaan logistisesti katsottuna järkevillä alueilla kaupunkien laitamilla, joihin on lyhyemmät välimatkat pääteiltä ja joiden sijainti on parempi teollisuusalueiden kannalta, joissa suurin osa Sernamin asiakkaista toimii. Sijainti kaupungin keskustassa vaikuttaa myös vuokriin, jotka Sernamin osalta olivat liian korkeita. Yhdistettyjä rautatie/maantie-toimipisteitä (rautatielaituri toisella puolella, maantie toisella puolella) on käytetty toukokuusta 2001 lähtien ainoastaan maantiepuolen osalta. Maantiekuljetustarkoituksissa laitureita käytetään yksipuolisina. Tällainen käyttö rajoittaa niiden tuottavuutta (enemmän pinta-alaa kuin klassisissa kaksipuolisissa kohteissa, ja näin ollen paketteja on siirrettävä laiturilla pidempi matka, ja siirtoihin tarvitaan enemmän työntekijöitä ja pakettien vahingoittumisriski kasvaa). Tilat ovat lisäksi sopimattomia nykyaikaisille laitteille: ajokaistat laitureiden ympärillä ovat liian ahtaita ja vaikeuttavat tai estävät tavaroiden siirtoa laitureille (toimintoon menee enemmän aikaa kuin tavanomaisesti varustetulla laiturilla), rahtaajat eivät voi sijoittaa kuorma-autoja niin, että rahtaus voidaan suorittaa ovilla, mikä optimoisi rahtauksen. Useat toimipisteet olivat kooltaan liian suuria Sernamin toimintojen muuttumisen myötä ja huonon taloudellisen tilanteen johdosta.

(94) Tämän nykyaikaistamis- ja uudelleensijoittamissuunnitelman avulla verkoston tulosta voidaan parantaa nykyisestä […] miljoonasta eurosta (yhden vuoden aikana ja lukuun ottamatta Ile de Francen aluetta, koska tällä alueella toteutetaan kaksi uudelleensijoitusta ja kaksi nykyaikaistamisprojektia). Näissä nykyaikaisissa, turvallisissa ja optimaalisissa laitoksissa Sernam voi i) vähentää lastauslaitureiden pinta-alaa 50 prosentilla, ii) vähentää lastaukseen liittyvää hallinnollista henkilökuntaa […] prosentilla, iii) vähentää vahingoittuneita lähetyksiä koskevien riitatapausten määrää, iv) vähentää varastettujen lähetysten määrää ja v) optimoida kuorma-autojen rahtaustoimintoja vähentäen niiden seisokkiaikaa. Siirtyminen uusiin tiloihin aikaansaa keskimäärin 15 prosentin säästön nykyisiin vuokrakuluihin verrattuna.

### 4.12 **Uusi tietotekniikkajärjestelmä**

(95) Sernam on vaihtanut tietokonejärjestelmänsä Geodiksen avulla kahteen uuteen ohjelmistopakettiin (”Aanael” ja ”Alizée 2000”), joiden avulla on tarkoitus optimoida Sernamin tulevat toiminnot.

### 4.13 **Perinteisistä postipalveluista pikapostipalveluihin**

(96) Ranskan viranomaisten mukaan Sernam sulautti tammikuussa 2003 posti- ja pikapostikuljetussuunnitelmansa yhdeksi pikapostin ([1]) kuljetussuunnitelmaksi ([2]), joka perustuu ”Train Bloc Express”, eli TBE-järjestelmään. Tämän kuljetussuunnitelman ansiosta Sernam pystyy nyt keskittymään ainoastaan pikapostipalveluihin ja toimittamaan kaikki tuotteet pikapostipalvelun mukaisesti (Cliq-sertifikaatti ([3]), joka takaa lähetysten kuljetusten turvallisuuden, luotettavuuden, ajoituksen ja seurattavuuden), vaikka ainoastaan noin kolmasosa lähetyksistä on todellisia pikapostilähetyksiä ([2]). Tämä asiakkaille tarjottava laatutakuu on erityisesti mahdollistanut meneillä oleviin riita-asioihin käytettävien kustannusten alentamisen ja pääomatarpeen merkittävän vähenemisen ([4]).

(97) Kun Sernamin liikevaihto pilkotaan eri asiakastyypeittäin, voidaan todeta, että […] prosenttia kokonaisliikevaihdosta (vastaa […] prosenttia sen asiakkaista) koostuu erilaisia tuoteryhmiä lähettävistä pikapostiasiakkaista, joiden osalta Sernam ei kilpaile tarjolla olevien pelkkien kuriiriyritysten kanssa, joilla ei ole pikapostipalvelua. Näiden asiakkaiden muodostamasta […] prosentin liikevaihto-osuudesta:

— […] prosenttia liittyy pikapostipalveluihin,

— […] prosenttia liittyy postipalveluihin,

— […] prosenttia liittyy rahtipalveluihin.

(98) Jäljellä olevan […] prosenttia Sernamin liikevaihdosta muodostavat asiakkaat, jotka eivät käytä pikapostipalveluja.

---

([1]) Järjestelmä on seuraava; i) ”Urgence Xpress”, toimitus samana päivänä muutaman tunnin kuluessa (käyttäen TGV-asemia), ii) Livraison de nuit (yökuljetukset 4-8 tunnissa erillisessä kuljetuslaatikossa), iii) ”H Xpress”, toimitus seuraavana aamuna ennen puoltapäivää, iv) ”Avantage Xpres”, toimitus seuraavana päivänä ennen klo 18, v) ”Tempo Xpress”, toimitus Euroopassa 48–72 tunnissa, vi) ”Lot Xpress”, 1–25 tonnia painavien tavaraerien kuljetus Ranskassa ja Euroopassa ja vii) ”Disram”, lavojen teollisuuskuljetukset.

([2]) Ranskan viranomaiset ilmoittivat tästä 22.3.2004 järjestetyssä kokouksessa.

([3]) Cliq-sertifikaatti takaa luotettavuuden kaikissa kuljetusvaiheissa, tehokkaan toiminnan koko verkostossa, varmuuden selkeistä menettelyistä ja reaaliaikaiset tiedot, myös ongelmatapauksissa.

([4]) Vuoden 2000 lopussa asiakassaatavien keskimääräinen takaisinmaksuaika oli yli neljä kuukautta. Tähän perustuva käyttöpääoman tarve muodosti suurimman osan edellä mainitusta 67 miljoonan euron rahoitustarpeesta. Nämä kustannukset voitiin alentaa 7,8 miljoonaan euroon 31 päivään joulukuuta 2002 mennessä ja niiden pitäisi olla tavanomaisella tasolla, kun rakenneuudistussuunnitelma on kokonaisuudessaan pantu täytäntöön.

### 4.14 **Maantieltä raiteille (Train Bloc Express)**

(99) Train Bloc Express -järjestelmä (TBE): TBE ([1]) on säännöllisen aikataulun mukaisesti kulkeva nopea sukkulajuna. Junassa on tietty määrä vaunuja, jotka on varattu perinteiselle postille ja erityisesti pikapostille. Se on osa palveluhanketta, joka tarjoaa samanaikaisesti laatua, luotettavuutta, turvallisuutta ja nopeutta (160 km/h tavanomaisilla rataosuuksilla ja 200 km/h suurnopeusjunille soveltuvilla rataosuuksilla) ja mahdollisuuden toimittaa lähetykset myöhään (eli näin ollen se tarjoaa parempaa yhteislähetyspalvelua).

(100) Ranskan viranomaisten mukaan tämän tarjouksen erityispiirre on se, että kuljetusmuotona on raidekuljetus (TBE-järjestelmää valvoo sama valvontajärjestelmä kuin suurnopeusjunia, vaikka TBE-junat eivät välttämättä aina kulje suurnopeusjunien raideosuuksilla). TBE on osa kestävän kehityksen politiikkaa (se täydentää raskasta (100) tieliikennettä pikapostin markkinasegmentillä, jolla 12 tonnin kuorma-autot ajavat nykyään 110 km/h. Nämä nopeudet kyseenalaistetaan tulevaisuudessa yhteisön lainsäädännössä) ([2]). Se on myös täysin yhdenmukainen komission valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010” esitettyjen suuntaviivojen sekä kansallisten rautatieverkostojen yhteentoimivuussuunnitelmien kanssa. Sernam on valinnut TBE-järjestelmän siirtyäkseen vaiheittain perinteisestä postipalvelusta pikapostipalveluun.

(101) Ranskan viranomaisten mukaan TBE-vaunussa voidaan kuljettaa jopa 100 m³ tavaroita. TBE kuljetti vuonna 2002 päivittäin 1 500 m³ tavaroita, mikä vastaa 30 kuorma-auton kuljettamaa määrää. Vuonna 2006 Sernam aikoo kuljettaa TBE:llä päivittäin 120 kuorma-auton lastia vastaavan määrän eli 6 000 m³, mikä auttaa helpottamaan tieliikenteen ongelmia ja säästämään ympäristöä.

(102) TBE:n kilpailukyky: Kaksi TBE-sukkulajunaa kulkee joka yö Pariisin ja Orangen sekä Pariisin, Bordeauxin ja Toulousen väliä 160 km/h ja jopa 200 km/h näiden kaupunkien välisillä suurnopeusjunaosuuksilla, mikä lisää erityisesti pikapostipalveluiden kilpailukykyä.

(103) Ranskan viranomaisten mukaan pikapostipalvelut kehittyvät tällä hetkellä pitkien välimatkojen osalta, koska käytössä on nopeita kulkuvälineitä. Tässä suhteessa TBE on yksi niistä vaihtoehdoista, jotka mahdollistavat, että Sernam voi kokonaan luopua tiekuljetuksista. TBE:llä hoidettava Sernamin tavaraliikenne oli jo nyt […] miljoonaa euroa liikevaihdosta (yhtymän […] miljoonan euron liikevaihdosta). Sernamin kuljetussuunnitelma on teknisesti järjestetty TBE-konseptin varaan ja on näin ollen lähtemättömästi kytketty tähän tekniikkaan ([2]).

(104) Ranskan viranomaisten mukaan pikapostiyritykset käyttävät kevyitä hyötyajoneuvoja (12 t) pikapostinsa kuljettamiseen. Pohjois–etelä-suuntaisilla pitkillä matkoilla Sernam käyttää raideliikenneratkaisua, jonka vetokustannukset ovat suuremmat (tämä ei siis vääristä kilpailua). Nämä ylimääräiset vetokustannukset katetaan kuitenkin muilla kuljetussuunnitelman optimointitoimilla (lähetykset voi toimittaa myöhään, mikä on parempaa yhteislähetyspalvelua), johon on lisättävä palveluun liittyvät edut (nopeus, luotettavuus, turvallisuus, ympäristönsuojelu ([2])).

(105) TBE on jo täydessä käytössä: Ranskan viranomaisten mukaan Ranskassa toimivien TBE-junien koko kapasiteetti on jo käytössä ja Sernam tutkii tapoja ja keinoja käyttää muita TBE-junia. Vastatakseen edellä mainittuja raideyhteyksiä koskevaan kasvavaan kysyntään Sernam aikoo vuodesta 2005 alkaen uudelleensijoittaa neljä sekatoimipistettä kohteisiin, joista on hyvät yhteydet raideliikenneverkostoon ja jotka voivat hyödyntää TBE:tä kaksi kertaa enemmän kuin tällä hetkellä. ([3]) Sernam on jo aloittanut neuvottelut varmistaakseen, että 1 päivästä tammikuuta 2005 alkaen SNCF voi tarjota sille suositellun lisäkapasiteetin.

---

([1]) TBE:t koostuvat tavanomaisesta liikkuvasta kalustosta, jota on parannettu teknisesti niin, että ne voivat kulkea suurnopeusjunille tarkoitetuilla raideosuuksilla 200 km/h: i) tavanomaiset veturit, joilla on suurempi vetokapasiteetti, ii) tavanomaiset vaunut, joissa on erityisakselit, iii) rajoitettu määrä vaunuja (enintään 9–12 vaunua raideosuuden mukaan); vaunujen välissä on automaattinen sähköinen jarrutusvoiman jakautumisjärjestelmä, joka tunnistaa vaunujen aseman vaunuryhmässä kytkentäyksikön rikkoontumisen estämiseksi. Lisäksi sellaisissa vaunuryhmissä, joita ei voida jakaa, on suurnopeusjunia vastaava luotettavuustaso. Aikaisemmin hankkimansa raideliikennettä koskevan taitotiedon perusteella Sernam on voinut luoda uuden konseptin eli TBE-järjestelmän.

([2]) Alleviivaus on komission.

([3]) Tämä merkitsisi i) kahden uuden sukkulajunan käyttöönottoa reitillä Pariisi-Orange-Pariisi, ii) yhden uuden sukkulajunan käyttöönottoa reitillä Pariisi-Bordeaux-Pariisi ja iii) yhden uuden sukkulajunan käyttöönottoa reitillä Pariisi-Toulouse-Pariisi.

(106) Sernamin multimodaalikuljetusten osalta (neljän multimodaalisolmukohdan (Pariisi-Chevaleret, Bordeaux, Toulouse, Orange) neljä tulostiliä yhteenlaskettuina) Ranskan viranomaiset toteavat, että solmukohtien tulokset on ennustettu vuosille 2004–2010 olettaen, että postiliikenne korvataan vaiheittaisesti pikapostiliikenteellä erityisesti pitkien välimatkojen palvelun osalta (kansallinen pohjoinen–etelä-reitti).

(107) Perinteisen postiliikenteen vaiheittainen korvaaminen pikapostiliikenteellä raideyhteyksillä (siirtymistä edistää sellaisten sääntöjen ja määräysten aiheuttama paine, jotka rankaisevat pitkänmatkan kuormaautoliikennettä nopeusrajoituksin) mahdollistaa multimodaalikaavan edistämisen eri vaiheissa ajanjaksolla 2005–2010. Koska multimodaalikeskukset on organisoitu käsittelemään pikapostilähetyksiä, tämä siirtymä etenee kiintein kustannuksin, samalla kun kuljetettujen lähetysten arvo nousee.

(108) On otettava huomioon, että vuonna 2007 keskusten tuloksen kasvu hidastuu (hieman) […] perustettavan uuden keskuksen ja yhdessä SNCF:n kanssa kehitettävän uuden raideliikennesukkulajärjestelmän johdosta. Järjestelmän kiinteät kehityskustannukset kuoletetaan vuonna 2007.

(109) Multimodaalipalvelujen tuloslaskelma jaksolle 2003–2010 on eriteltynä seuraavassa:

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LIIKEVAIHTO YHTEENSÄ | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| OSAKKAIDEN OSUUS | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| ULKOINEN ALIHANKINTA YHT. | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| SISÄINEN ALIHANKINTA YHT. | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| TOIMINNAN BRUTTOKATE | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| TOIMINTAKUSTANNUKSET | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| NETTOKATE | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| YLEISET JA HALLINTOKUSTANNUKSET | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| KÄYTTÖKATE | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

(110) Taulukko osoittaa pysyvän suuntauksen, jonka mukaan liikevaihdon pitäisi lähes kaksinkertaistua ja tuloksen noin kolminkertaistua seitsemässä vuodessa.

(111) Kansallisen ja kansainvälisen TBE:n kumppanit: keskipitkällä aikavälillä tämä järjestelmä on yhtä houkutteleva myös postiliikennesektorilla toimiville yrityksille.

(112) Ranskan viranomaisten mukaan Sernam etsii tällä hetkellä muita kumppaneita, jotta se voisi ryhtyä mahdollisimman nopeasti elvyttämisensä edellyttämään tekniseen yhteistyöhön. Tämän teknisen yhteistyön myötä Sernam voi hyödyntää kumppaneidensa toimipisteitä ja osallistua ainoastaan muuttuviin kustannuksiin sekä ylläpitää toimipisteessä ainoastaan kaupallista henkilöstöään. Näiden kumppanuuksien tavoitteena keskipitkällä aikavälillä on varmistaa yrityksen kehityksen (ja erityisesti sen TBE-palvelun) jatkuvuus ja lyhyellä aikavälillä nopeuttaa liiketoimintasuunnitelman tavoitteiden (esimerkiksi tekninen yhteistyö) saavuttamista.

(113) Kumppaneiden panos on itse asiassa tarpeen, TBE:n käytön optimoimiseksi TBE on Sernamin tulevaisuuden kannalta avainasemassa, koska pikapostipalvelujen on täytettävä tietyt vaatimukset luotettavuuden, turvallisuuden, nopeuden ja ympäristönsuojelun osalta. Lisäksi on selvää, että pikapostipalveluissa rautateistä on tullut kilpailukykyisempi palvelu välimatkojen kasvaessa (nopeudesta tulee yhä keskeisempi tekijä).

(114) Näissä olosuhteissa TBE on väline, jonka käyttö vääjäämättä laajenee kansainvälisten ja rajat ylittävien yhteyksien osalta. Kansainvälisen kumppanin saaminen on siten välttämätöntä TBE:n hyödyntämiseksi koko sen potentiaalin osalta. Tällä hetkellä pikapostimarkkinoita hallitsevat kansainvälisiä palveluja tarjoavat yritykset. Näin ollen Sernam tarvitsee kumppaneita pikapostistrategiansa toteuttamiseen.

(115) Ranskan viranomaiset voivat siten vahvistaa, että heidän strategiaansa liittyy kumppanin löytäminen, koska se on yrityksen intressissä.

(116) Geodis, jonka pikaposti- ja postipalvelut hoidetaan yksinomaan maanteitse, aikoo vuonna 2005 käyttää TBE:tä Sernamin välityksellä pitkien välimatkojen palveluihinsa. Myös muut pikakuriiripalvelut, kuten TAT Express, ovat myös ilmaisseet kiinnostuksensa käyttää TBE:tä.

(117) Sernamin määräävän aseman välttäminen: On muistutettava mieliin, että Sernam on pioneeri postipalvelun raidekuljetusten kehittämisessä TBE:n avulla, koska Ranskan viranomaisten mukaan Sernam on ainoa yritys, joka kehittää uutta raideliikennettä hyödyntävää yhteislähetysjärjestelmää. Ranskan viranomaisten [1] mukaan Sernamilla ei ole määräävää asemaa TBE:ssä, koska kuka tahansa voi pyytää Fret SNCF:ltä vastaava palvelua. Tähän päivään mennessä kukaan Sernamin kilpailijoista ei ole tehnyt varsinaista hakemusta Fret SNCF:lle. Fret SNCF vahvistaa lisäksi, että se on valmis tarjoamaan vastaavat palvelut vastaavin ehdoin kaikille toiminnanharjoittajille, jotka pyytävät kyseistä palvelua. Sernam on vastannut myönteisesti TBE:hen liittyvää teknistä yhteistyötä koskeviin pyyntöihin, jotka on tehnyt toiminnanharjoittaja, joka halusi arvioida sen sopivuuden ja tehokkuuden.

### 4.15 **SNCF:n lehti-, matkatavara- ja tarvikekuljetusten kilpailuttaminen**

(118) Kuten Ranskan viranomaiset 17 päivänä kesäkuuta 2002 päivätyssä raportissa toteavat, Ranskan viranomaiset ja SNCF ovat noudattaneet kaikkia niitä velvoitteita, joihin ne ovat sitoutuneet. Ne tarkensivat, että ne ovat kilpailuttaneet sopimukset 4 päivänä joulukuuta 2000 ja 10 päivänä huhtikuuta 2001 päivätyissä kirjeissä tehtyjen sitoumusten mukaisesti. Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 77 kohdan osalta Ranskan viranomaiset tarkentavat jäljempänä ne päivämäärät, jolloin tarjouspyynnöt on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä,* sekä sopimusten suuruudet.

(119) Sernam tarjoaa seuraavat palvelut:

— henkilökohtaisten lähetysten kuljetukset lajittelukeskusten välillä,

— kaukoliikenneosaston (Grandes Lignes) kaupallisten asiakirjojen kuljetukset,

— kaukoliikenneosaston matkalippujen kuljettaminen,

— laitteista, infrastruktuurista ja ostoista vastaavien osastojen tarvikekuljetukset,

— päivä- ja viikkolehtien kuljetukset,

— matkatavarakuljetukset.

(120) Neljän ensimmäisen palvelun osalta voidaan todeta seuraavaa: Komissiolle on ilmoitettu näitä palveluja koskevien sopimusten uusimisesta. Sopimusten uusiminen toteutettiin täysin komissiolle annettujen sitoumusten mukaisesti (sopimuksista järjestettiin tarjouskilpailu).

[1] Ranskan viranomaisten 14 päivänä huhtikuuta 2004 päivätty kirje, joka on kirjattu saapuneeksi 15 päivänä huhtikuuta 2004 numerolla A/18141.

(121) Tämä sitoumuksen täyttämiseksi SNCF pyysi Sernamia 20 päivänä kesäkuuta 2001 päivätyllä kirjeellä peruuttamaan seuraavat sopimukset 31 päivään tammikuuta 2002 mennessä:

— Sernamin ja SNCF:n kuljetussopimus (laitteista vastaava osasto),

— Sernamin ja SNCF:n kuljetussopimus (infrastruktuurista vastaava osasto),

— Sernamin ja SNCF:n kuljetussopimus (ostoista vastaava osasto),

— Sernamin ja SNCF:n sopimus kaukoliikenneosaston kaupallisten asiakirjojen kuljetuksesta,

— Sernamin ja SNCF:n sopimus henkilökohtaisten lähetysten kuljetuksesta,

— Sernamin ja SNCF:n sopimus sekalaisten tuotteiden kuljetuksesta.

(122) Matkalippujen kuljetusta koskevaan Sernamin ja SNCF:n sopimusta ei tehty muutoksia, koska se allekirjoitettiin myöhemmin ja sen päättymispäiväksi merkittiin komission suosituksen mukaisesti 31 päivä tammikuuta 2002.

(123) Ilmoitukset tarjouskilpailuista julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 20 päivänä heinäkuuta 2001. Vastausten määräaika oli 31 päivänä elokuuta 2001.

(124) Tapahtumat heinäkuun 2001 jälkeen: Kaksi ehdokasta on ilmaissut kiinnostuksensa: Sernam ja TCS. SNCF:n ostoista vastaava osasto ei hyväksynyt TCS:n ehdokkuutta, koska se pystyi vastaamaan ainoastaan vajavaisesti SNCF:n tarpeisiin ja erityisesti siksi, että se ei pysty vastaamaan isokokoisista ja raskaista kuljetuksista. Koska muita hyväksyttäviä ehdokkaita ei ollut, SNCF pyysi Sernamia 10 päivänä lokakuuta 2001 päivätyllä kirjeellä olemaan huomioimatta 20 päivänä kesäkuuta 2001 päivättyä edellistä kirjettään ja pidentämään kaikkien sopimusten voimassaoloa 31 päivään lokakuuta 2002 saakka.

(125) Sernam vahvisti hyväksyvänsä sopimusten voimassaolon pidentämisen 31 päivään lokakuuta 2002 saakka 19 päivänä lokakuuta 2001 päivätyllä kirjeellä. Ostoista vastaava osasto pidensi 31 päivänä tammikuuta 2002 päivätyllä kirjeellä sopimusten voimassaoloaikaa 31 päivään lokakuuta 2002

(126) Tapahtumat vuonna 2002: Vuoden 2002 alussa käynnistettiin hakumenettely tarjouskilpailun toteuttamiseksi seuraavista sopimuksista, jotka alkaisivat ennen 31 päivää lokakuuta 2002.

— Sernamin ja SNCF:n kuljetussopimus (laitteista vastaava osasto),

— Sernamin ja SNCF:n kuljetussopimus (infrastruktuurista vastaava osasto),

— Sernamin ja SNCF:n kuljetussopimus (ostoista vastaava osasto),

— Sernamin ja SNCF:n sopimus kaukoliikenneosaston kaupallisten asiakirjojen kuljetuksista,

— Sernamin ja SNCF:n sopimus matkalippukuljetuksista,

— Sernamin ja SNCF:n sopimus henkilökohtaisten lähetysten kuljetuksista,

— Sernamin ja SNCF:n sopimus sekalaisten tuotteiden kuljetuksista.

(127) Tässä hakumenettelyssä yksilöitiin tavaroiden kuljetuksiin liittyvä liikennemäärä, hakijoiden valintaperusteet, sopimusten alustavat arvot vuoden 2001 yhdeksän ensimmäisen kuukauden tietojen perusteella ja sopimusten myöntämiseen liittyvät säännöt.

(128) Sopimukset jaettiin neljään osaan, joista kustakin järjestettäisiin erillinen tarjouskilpailu, jotta voitaisiin ottaa huomioon kyseisen sektorin erityispiirteet, tiettyjen markkinoiden väliset synergiat sekä se, että volyymiltaan pienet ja hajanaiset sopimukset olisi hyvä ryhmittää yhteen volyymiltään suurten teollisten kuljetusten kanssa kilpailukykyisen palvelun tarjoamiseksi.

(129) Kaikkiin sopimuksiin sisältyi posti-, pikaposti- ja rahtipalveluja ja kunkin hakijan piti kyetä tarjoamaan palvelut kaikilla osa-alueilla.

(130) Tämän menettelyn mukaisesti julkaistiin kaikkia sopimuksia koskeva uusi kausittainen ennakkoilmoitus sekä ilmoitus kuulemismenettelyn aloittamisesta *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 18 päivänä helmikuuta 2002 kunkin neljän erän osalta:

— henkilökohtaisten lähetysten kuljetukset lajittelukeskusten välillä,

— kaukoliikenneosaston kaupallisten asiakirjojen kuljetukset,

— kaukoliikenneosaston matkalippukuljetukset,

— tarvikkeiden kuljetus (ostoista, laitteista ja infrastruktuurista vastaaville osastoille ja sekalaiset kuljetukset).

(131) Vastausten määräaika oli 27 päivänä maaliskuuta 2002. Tähän päivämäärään mennessä oli toimitettu kolme hakemusta:

— Sernam: kaikki erät,

— TCS: kaikki erät,

— Chronopost: ainoastaan erä 1.

(132) TCS teki tarjouksen kaikista eristä, mutta koska sen liikevaihto oli alle 100 miljoonaa euroa, sen tarjousta erästä 4 ei voitu ottaa huomioon. Lisäksi se on erikoistunut ”pikkupakettien” kuljettamiseen, joten se ei voinut vastata eriin 2 ja 3 kuuluvien raskaiden pakettien ja rahdin kuljetustarpeisiin. TCS:n hakemus voitiin ottaa huomioon ainoastaan erän 1 osalta (henkilökohtaiset lähetykset).

(133) Chronopost halusi tulla otetuksi huomioon ainoastaan erän 1 osalta (henkilökohtaiset lähetykset).

(134) Sernam oli ainoa, joka teki tarjouksen ja täytti edellytykset kaikkien osa-alueiden osalta, joten se sai osallistua kaikkiin neljään kuulemiseen.

(135) Tarjouskilpailun perusteella erän 1 sopimus annettiin 31 päivänä heinäkuuta 2002 TCS:lle, joka ei kuulu SNCF-yhtymään. TCS aloitti palvelujen tarjoamisen 4 päivänä marraskuuta 2002. Tämän sopimuksen arvo on arvioitu 4,5 miljoonaksi euroksi kolmen vuoden aikana.

(136) Kaukoliikenneosaston kaupallisten asiakirjojen kuljetuksia koskeva sopimus allekirjoitettiin 26 päivänä joulukuuta 2002 Sernamin kanssa, joka aloitti palvelujen tarjoamisen 1 päivänä tammikuuta 2003. Sopimuksen arvo on 2,12 miljoonaa euroa ja kesto kaksi vuotta. Sopimuksen kestoa voidaan jatkaa yhdellä vuodella, joten sen kesto on enintään kolme vuotta.

(137) Kaukoliikenneosaston matkalippukuljetuksia koskeva sopimus allekirjoitettiin 26 päivänä joulukuuta 2002 Sernamin kanssa, joka aloitti palvelujen tarjoamisen 1 päivänä tammikuuta 2003. Sopimuksen arvo on 1,57 miljoonaa euroa ja kesto kaksi vuotta. Sopimuksen kestoa voidaan jatkaa yhdellä vuodella, joten sen kesto on enintään kolme vuotta.

(138) Laitteista, infrastruktuurista ja ostoista vastaavien osastojen kanssa ja sekalaisista kuljetuksista tehdyt kuljetussopimukset tulivat voimaan 1 päivänä helmikuuta 2003 ja ne allekirjoitettiin 26 päivänä helmikuuta 2003 Sernamin kanssa. Alustavasti sopimusten piti olla voimassa enintään neljä vuotta, mutta ottaen huomioon ehdokkaiden vähyyden SNCF päätti rajoittaa sopimusten voimassaolon kahteen vuoteen ja yhteen lisävuoteen, eli enintään kolmeen vuoteen, jonka jälkeen järjestettäisiin uusi tarjouskilpailu. Sopimuksen arvon arvioitiin olevan 36,1 miljoonaa euroa kesäkuun 2002 taloudellisen tilanteen mukaisesti.

(139) Lehtikuljetusten osalta julkaistiin ilmoitus kuulemismenettelystä *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 8 päivänä heinäkuuta 2002. Kiinnostuksensa ilmaisi kaksi ehdokasta. Bourgey Montreuilin tytäryhtiö Beugniet ja Sernam. Koska Beugnietilla ei ollut sopimuksen laajuuden edellyttämää organisaatiota, voitiin ainoastaan Sernamin hakemus ottaa huomioon.

(140) SNCF:n lehtikuljetukset edellyttävät laajaa organisaatiota, joka kattaa käytännössä koko Ranskan alueen. Siihen sisältyy lehtien nouto painosta/sitomosta, lehtien kuljetus jakelukeskuksiin, lehtien kuljetus jakelukeskuksista 350 lehtipisteeseen ja nopeat kuljetukset koonti- ja jakelukeskusten välillä.

(141) Avatessaan lehtikuljetusmarkkinat kilpailulle SNCF:n tavoitteena oli löytää palvelutarjoaja, jolla olisi jo käytössään koonti- ja jakeluverkosto, eikä sellaista palvelutarjoajaa, jolla ei vielä olisi asianmukaista verkostoa ja jonka pitäisi näin ollen luoda puitteet käytännössä pelkästään lehtikuljetuksia varten taikka käyttää alihankkijoita.

(142) Voidakseen vastaavasti varmistaa, että hakijoilla on markkinoiden kokoon mukautetut markkinat, SNCF katsoi, että hakijoiden liikevaihdon piti olla huomattavasti sopimuksen arvoa suurempi.

Lehtikuljetuksia koskevan sopimuksen arvon arvioitiin olevan noin 29 miljoonaa euroa vuodessa ennen tarjouskilpailusta ilmoittamista. Jotta hakijoiksi saataisiin kooltaan sopivia organisaatioita, tarjouskilpailuasiakirjoissa edellytettiin, että hakijoiden liikevaihdon on oltava vähintään kolme kertaa suurempi kuin sopimuksen arvo, eli liikevaihdon on oltava keskimäärin 100 miljoonaa euroa.

(143) Beugnietin liikevaihto vuonna 2001 oli 24 miljoonaa euroa, eli se oli selvästi liian pieni.

(144) Näin ollen uusi sopimus tehtiin Sernamin kanssa ja se tuli voimaan 1 päivänä helmikuuta 2003. Sopimuksen kesto rajattiin kahteen vuoteen ja yhteen mahdolliseen lisävuoteen samoista syistä kuin tarvikekuljetuksia koskeva sopimus. Näin ollen sopimuksen kesto on enintään kolme vuotta.

(145) Sopimuksen arvon arvioitiin vuoden 2002 palvelujen laajuuden mukaan olevan 96,65 miljoonaa euroa kolmen vuoden aikana marraskuun 2002 taloudellisen tilanteen mukaan.

(146) Kaukoliikenteen matkustajien matkatavaroiden kuljetusten osalta julkaistiin ilmoitus kuulemismenettelystä *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 22 päivänä toukokuuta 2002. Neljä yritystä jätti tarjouksen, mutta ainoastaan Sernamin tarjous voitiin ottaa huomioon. Seuraavat kolme hakijaa hylättiin:

(147) B2S-yrityksen tarjous, koska sen tarjous koski ainoastaan matkustajien puhelinpalvelukeskuksen hoitoa, vaikka julkaistussa ilmoituksessa yksilöitiin, että sopimusta ei voi jakaa,

(148) TCS-yhtiö, koska sillä ei ollut sopimuksen laajuuteen soveltuvaa rakennetta,

(149) Fixemer-yhtiö, koska se ei ollut toimittanut kaikkia tarvittavia asiakirjoja.

(150) Koska ainoastaan Sernamin tarjous voitiin ottaa huomioon, sen kanssa tehtiin uusi sopimus, joka tuli voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2003. Sopimuksen kesto rajattiin myös kahteen vuoteen ja yhteen mahdolliseen lisävuoteen, jonka jälkeen käynnistetään uusi tarjouskilpailu. Vuonna 2002 tarjottujen palvelujen mukaan arvioituna sopimuksen arvo on 40,3 miljoonaa euroa vuoden 2002 lokakuun taloudellisen tilanteen mukaisesti enintään kolmen vuoden aikana. Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet komissiolle myös, että erää 4 koskevassa ilmoituksessa on valintaperusteena vähimmäisliikevaihto, johon TCS ei yltänyt. Tämä peruste oli tarpeen, koska erään 4 kuuluvat suurten teollisuuslähetysten (suurnopeusjunien akselit, ratapölkyt) kuljetukset, mikä edellyttää yhteistyötä yrityksen kanssa, jolla on riittävän suuri liikevaihto ja tarvittavat keinot käytössään. Annettujen tietojen perusteella olisi tehtävä ero erän 4, erien 2 ja 3 sekä erän 1 välillä. Kuten edellä on kuvattu, erään 4 sisältyy suurten teollislähetysten kuljetus, eriin 2 ja 3 ”raskaan postin” kuljetukset ja rahtikuljetukset ja erään 1 ”henkilökohtaisten lähetysten” kuljetukset. Koska TCS oli erikoistunut ”pikkupakettien” kuljetukseen, sitä ei voitu ottaa huomioon kuin erän 1 (henkilökohtaiset lähetykset) osalta. Erän 1 osalta tarjouskilpailu ratkaistiin TCS:n hyväksi. Koska Sernam oli näin ollen ainoa jäljellä oleva yritys, joka oli jättänyt tarjouksen erien 2–4 osalta ja jonka tarjous täytti ehdot, sopimukset tehtiin Sernamin kanssa.

(151) Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle myös, että vaikka Sernam oli tehnyt tarjouksen kaikista eristä, tällaisen tarjouksen tekeminen ei ollut edellytyksenä sopimuksen saamiselle.

(152) Päätelmä: Sernamin kanssa tehtyjen viiden sopimuksen arvoksi arvioitiin kuljetusten määrää koskevien ennusteiden perusteella 175,74 miljoonaa euroa. 23 päivänä toukokuuta 2001 tekemässään päätöksessä komissio totesi, että varainhoitovuonna 2000 yhdentoista kuukauden aikana sopimusten arvo oli noin 55,3 miljoonaa euroa, eli 181 miljoonaa euroa kolmen vuoden aikana. Ottaen huomioon, että henkilökohtaisten lähetysten kuljetussopimusta ei annettu Sernamille (4,5 miljoonaa euroa kolmen vuoden aikana), näiden kahden summan vertailu osoittaa, että nykyisestä hintasuuntauksesta huolimatta sopimusten arvo on nykyhinnoissa jonkin verran alentunut.

(153) Toimitettujen tietojen ja niitä tukevien asiakirjojen perusteella on selvää, että Ranskan viranomaiset ovat täyttäneet sitoumuksensa avata tarvike-, lehti- ja matkatavarakuljetuksia koskevat sopimukset kilpailulle käynnistämällä avoimet ja säännölliset tarjouskilpailut. Vaikka ainoastaan yksi näistä tarjouskilpailuista on johtanut palveluntarjoajan vaihtumiseen, näiden sopimusten avaaminen kilpailulle mahdollistaa sen varmistamisen, että Sernamin ja SNCF:n välillä tehdyt sopimukset eivät missään tapauksessa ole perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettua tukea.

## 5. **SERNAM 1 -PÄÄTÖKSEN JÄLKEEN TAPAHTUNUT KEHITYS**

(154) Sernam 1 -päätöksen jälkeen tapahtunut kehitys esitetään seuraavassa tiivistetysti:

a) Geodis ei hankkinut alun perin aikomaansa 60:ta prosenttia Sernamista vaan 15 prosenttia samoin kuin COGIP.

b) Geodisin ja COGIPin hankkimat 15 prosentin osuudet luovutettiin takaisin SNCF:lle komission käynnistettyä menettelynsä, joka johti SNCF:n Geodisin ja COGIPin kanssa allekirjoittaman toisen yhteisymmärryspöytäkirjan purkamiseen.

c) Sernam muutettiin kommandiittiyhtiöstä (SCS) osakeyhtiöksi (SA) (jotta olisi mahdollistettu Geodisin 15 prosentin osakkuus, minkä myötä Geodisilla ei enää ole täyttä vastuuta Sernamista).

d) Rakenneuudistuskautta on pidennetty vuodella tai mahdollisesti kahdella (jatkoaika alkaa 2004 ja päättyy 2005–2006).

e) Tuen on määrä nousta 41 miljoonalla eurolla.

f) Kantelijoiden mukaan Serman harjoittaa edelleen aggressiivista hintapolitiikkaa markkinoilla, vaikka Ranskan viranomaisten ilmoitus on päinvastainen.

g) Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet noudattavansa Sernam 1 -päätöksessä asetettuja ehtoja, jotka koskevat toimipisteiden sulkemista, henkilöstön vähentämistä ja liikevaihdon pienentämistä.

h) Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet hyväksyvänsä, että SNCF:n ja Sernamin väliset liikennesopimukset avataan kilpailulle.

i) Sernam kehittää uusia pikapostipalveluja.

j) Pikapostipalvelut kytkeytyvät innovatiivisen ja uudella markkinalohkolla operoivan TBE-konseptin kehittämiseen. Tällä markkinalohkolla on edelleen kehitysvaraa eikä siis ylikapasiteettia. Sitä vastoin Sernamin yhteislähetys- ja postipalvelut toimivat markkinalohkoilla, jotka ovat stagnaatiossa tai taantuvat. Maantiekuljetukset, joka on yleensä olennainen väline postipalveluissa (yhteis- ja yksittäisissä lähetyksissä), muodostaa näet markkinalohkon, jolla on rakenteellista ylikapasiteettia, vaikka sen katsotaankin tällä hetkellä (unionin laajentumisen jälkeen) olevan tasapainossa.

(155) Muistutettakoon, että rakenneuudistuksen alkuperäiset kustannukset olivat 515 miljoonaa euroa ([1]). Ranska aikoo nostaa alkuperäistä rakenneuudistustuen määrää 41 miljoonalla eurolla (448 miljoonasta eurosta 489 miljoonaan euroon).

## 6. **ARVIOINTI**

### 6.1 **Tuen olemassaolo**

(156) Perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.

([1]) Tästä määrästä katettiin 448 miljoonaa euroa rakenneuudistustuella ja 67 miljoonaa euroa Geodisin rahoitusosuudella.

(157) Vaikka Sernam 1 -päätöksen perustana olleet tekijät pätevät edelleen, komission on varmistuttava, että 87 artiklan 1 kohdassa asetetut neljä perustetta täyttyvät kaikissa toimenpiteissä, jotka on toteutettu tai on määrä toteuttaa ennen 23 päivää toukokuuta 2001 tai sen jälkeen. Tässä yhteydessä komission on myös otettava huomioon yhteisön oikeuden kehitys ja erityisesti yhteisön tuomioistuimen tuomio asiassa *Stardust Marine* ([2]).

(158) Kyseisen tuomion mukaan on varmistettava kaiken tuen osalta, voidaanko tuen myöntämispäätös katsoa valtiosta johtuvaksi, jotta voitaisiin todeta, täyttyykö yksi 87 artiklan 1 kohdassa asetetuista perusteista, nimittäin ”valtion varoihin” liittyvä peruste.

#### 6.1.1 *Julkiset varat*

(159) Edellä annetun kuvauksen perusteella on syytä todeta, että SNCF on EPIC:inä jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta annetun komission direktiivin 80/723/ETY muuttamisesta 26 päivänä heinäkuuta 2000 annetussa komission direktiivissä 2000/52/EY ([3]) tarkoitettu julkinen yritys, koska julkiset viranomaiset voivat käyttää SNCF:n suhteen suoraan tai välillisesti määräysvaltaa omistuksen, rahoitukseen osallistumisen tai yritykseen sovellettavien sääntöjen perusteella.

(160) Tästä syystä ne 503 miljoonaa ja 41 miljoonaa euroa, jotka SNCF/Ranskan valtio on maksanut Sernamille, ovat julkisia varoja.

#### 6.1.2 *Jäsenvaltion vastuu*

(161) Näissä olosuhteissa voidaan esittää vahva olettama, että SNCF on valtion valvonnassa. Tämä olettama perustuu useisiin huomioon otettaviin seikkoihin, jotka yhteisön tuomioistuin toi esiin asiassa *Stardust Marine* antamassaan tuomiossa ([4]):

([2]) Asia C-482/99, *Ranska v. komissio*, tuomio 16.5.2002 (Kok. 2002, s. I-4397).

([3]) EYVL L 193, 29.7.2000, s. 75.

([4]) Tuomioistuin toteaa 52 kohdassa: ”Näin ollen se, että julkinen yritys on valtion valvonnassa, ei riitä osoittamaan, että yrityksen toteuttamat toimenpiteet, kuten käsiteltävänä olevat rahoitustuet, johtuvat valtiosta. Lisäksi on tutkittava, ovatko viranomaiset tavalla tai toisella olleet osallisia siihen, että kyseisistä toimenpiteistä päätettiin”.
Tätä varten tuomiossa mainitaan joitakin huomioon otettavia seikkoja, joiden perusteella julkisen yrityksen toteuttama tukitoimenpide voidaan katsoa valtiosta johtuvaksi. Tällaisia seikkoja ovat muun muassa ”julkisen vallan vaatimukset, julkisen yrityksen integroituminen julkishallinnon rakenteeseen, yrityksen toiminnan luonne, toiminnan harjoittaminen markkinoilla yksityisten toimijoiden kanssa tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa, yrityksen oikeudellinen asema, se, sovelletaanko yritykseen julkisoikeutta vai yksityisoikeudellisia yhtiöoikeutta koskevia säännöksiä, viranomaisten harjoittaman yrityksen hallinnointia koskevan ohjauksen määrä tai muu seikka, joka osoittaa konkreettisessa tilanteessa, että viranomaiset ovat osallistuneet toimenpiteestä päättämiseen tai että on epätodennäköistä, että tästä ei ollut kyse, kun otetaan huomioon myös toimenpiteen laajuus, sen sisältö tai sen edellytykset”.

a) SNFC:n hallintoneuvoston kahdeksastatoista jäsenestä seitsemän edustaa suoraan julkisia viranomaisia, mikä osoittaa julkisten viranomaisten harjoittavan ohjausta tietyssä laajuudessa (vaikka nämä seitsemän hallintoneuvoston jäsentä eivät muodosta enemmistöä).

b) SNCF:n status EPIC:inä merkitsee, että siihen ei sovelleta yleistä yhtiölakia ja että SNCF voi harjoittaa toimintaansa ilman, että yksityisten toimijoiden kanssa noudatettaisiin tavanomaisia kilpailuehtoja.

c) Lisäksi koska asema EPIC:inä sulkee pois konkurssin tai vastaavan maksukyvyttömyysmenettelyn, komissio toteaa valtiontakauksia koskevan tiedonantonsa ([1]) mukaisesti, että SNFC:llä on valtion rajoittamaton takaus ja että se voi näin ollen saada markkinoilla lainaa suosiollisemmin ehdoin kuin yritykset, joihin sovelletaan yksityisoikeudellista yhtiölakia ([2]). Koska SNCF myöntää riskipääomavaroja, joilla on rajoittamaton ja maksamaton takaus, taloudellisissa vaikeuksissa olevalla yritykselle, kuten Sernamille, joka toimii kilpailulle avatuilla markkinoilla (yhteisliähetykset/postipalvelut/maantiekuljetukset), edellä mainitun tiedonannon perusteella voidaan katsoa, että tuensaajayritys on saanut hyödyn ([3]). Vaikka valtio ei joutuisi suorittamaan maksuja myöntämänsä takauksen perusteella, 87 artiklan 1 kohdan mukainen valtiontuki on myönnetty sillä hetkellä kun takaus annetaan.

(d) Vaikeuksissa olevien yritysten pelastamista ja rakenneuudistuksia koskevien yhteisön suuntaviivojen 15 kohdan mukaan ”rakenneuudistustukia voidaan […] saada valtion holdingyhtiöiltä tai valtion varoin rahoitetuilta sijoitusyhtiöiltä.” Suuntaviivojen 17 kohdan mukaan ”jos valtio sitä vastoin myöntää tai takaa rahoitusta taloudellisissa vaikeuksissa olevalle yritykselle, kyseistä varojen siirtoa on pidettävä todennäköisenä valtiontukena.”

([1]) EYVL C 71, 11.3.2000, s. 14.

([2]) EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta valtiontukiin takauksina koskevan tiedonannon 2.1.1 kohta: ”Yleensä valtiontakaukset kuuluvat siten 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, jos ne vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja jos niistä perittävät maksut eivät ole markkinoilla noudatettavien maksujen mukaisia.” Tiedonannon 2.1.2 kohta: ”Valtiontakauksesta saatava hyöty on se, että valtio kantaa takaukseen liittyvän riskin. Tällaisesta valtion ottamasta riskistä peritään tavallisesti asianmukainen maksu. Jos valtio luopuu tällaisesta maksusta, yritys hyötyy ja samalla kulutetaan valtion varoja. Siten kyseessä voi olla 87 artiklan 1 kohdan mukainen valtiontuki, vaikka valtio ei joutuisi maksamaan takaamaansa määrää. Tuen myöntäminen tapahtuu sillä hetkellä kun takaus annetaan, ei silloin kun vaaditaan takaussuoritusta tai kun suoritetaan takaussitoumuksen mukaisia maksuja.” Tiedonannon 2.1.3 kohta: ”Myös tavanomaista edullisemmat rahoitusehdot sellaisille yrityksille, joiden oikeudellinen muoto [i)] sulkee pois konkurssin tai muut maksukyvyttömyysmenettelyt, taikka [ii)] nimenomaan mahdollistaa valtiontakauksen tai [iii)] sen, että valtio kattaa tappiot, ovat takauksina myönnettyä valtiontukea.”

([3]) Koska kyse on kilpailulle avatuista markkinoista, kyse ei määritelmän mukaan ole oikeudellisesti tai tosiasiallisesti kilpailulle suljetuista markkinoista, joilla valtio voi asettaa julkisen palvelun velvoitteita tai sopimuksia, joiden myötä yritys voi joissakin tapauksissa saada valtion myöntämää taloudellista korvausta.

(162) Näin ollen komissio katsoo, että tarkasteltavana oleva julkisten varojen maksaminen Sernamille SNCF:n toimesta on katsottava Ranskan valtiosta johtuvaksi ja että SNCF:lle annetut valtion takaukset ovat tukea.

6.1.3 *Muut 87 artiklan 1 kohdassa asetetut perusteet*

(163) Muiden 87 artiklan 1 kohdassa asetettujen perusteiden soveltaminen: Komission käytettävissä olevien tietojen perusteella voidaan todeta, että muut Sernam 1 -päätöksessä todetut olosuhteet, muodostivatpa ne valtiontukea tai eivät, pätevät edelleen. Näin ollen Sernam 1 -päätöksen toteamuksen valtiontuen olemassaolosta Sernam rakenneuudistuksen yhteydessä on katsottava pätevän edelleen:

— 1 päivästä helmikuuta 2002 harjoitettu SNCF:n ja SCS Sernamin välinen logistinen yhteistyö ei ole valtiontukea, ja

— muut toimenpiteet (kaupalliset tukitoimenpiteet ja elvytys) ovat perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(164) Tästä johtuen on todettava, että toimenpiteet, jotka on pantu tai on määrä panna täytäntöön ennen 23 päivää toukokuuta 2001 tai sen jälkeen Sernamin rakenneuudistuksen yhteydessä, ovat perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6.2 **Oikeusperusta**

(165) Edellä mainitun menettelyn käynnistämisen yhteydessä annetun ilmoituksen mukaisesti komissio analysoi seuraavassa uudet tekijät määrittääkseen, ovatko ne Serman 1 -päätöksen mukaisia ja missä määrin.

(166) Lisäksi komissio määrittää, missä määrin koko tämänhetkinen tosiasiallinen – Sernam 1 -päätökseen verrattuna uusi – tilanne on sopusoinnussa suuntaviivojen ja erityisesti tuen ainutkertaisuuden periaatteen (*one time last time*) kanssa.

6.3 **Säännönmukaisuus**

6.3.1 *Analyysin rakenne*

(167) Ensin analysoidaan, missä määrin vuonna 2001 hyväksyttyä 503 miljoonan euron tukea on käytetty sääntöjenvastaisesti ja voidaanko tämän analyysin perusteella todeta, että laittomasti myönnetty 41 miljoonan euron lisätuki on sääntöjenmukaista.

(168) Toiseksi selvitetään ne vuonna 2001 tehdyn päätöksen osatekijät, joita on noudatettu. Näiden osatekijöiden perusteella tehdään uusi analyysi Sernamin kelpoisuudesta rakenneuudistustukeen ja sen mahdollisuuksista tulla uudelleen elinkelpoiseksi.

(169) Tämän jälkeen esitellään toimenpiteet, jotka komissio aikoo toteuttaa kilpailuvääristymien välttämiseksi ja sen varmistamiseksi, että tällä päätöksellä hyväksytty tukimäärä rajoittuu vähimpään tarvittavaan.

6.3.2 *Sernam 1 -päätöksellä hyväksytyn tuen sääntöjenvastainen käyttö*

(170) Ensinnäkään komissio ei voi hyväksyä Ranskan viranomaisten argumenttia, jonka mukaan 21 päivänä huhtikuuta 2000 tehdyn ensimmäisen yhteisymmärryspöytäkirjan purkautumista ei voida katsoa johtuvaksi Geodisista, SNCF:stä tai Ranskan viranomaisista siitä syystä, että Sernam 1 -päätös ei ollut lopullinen ennen 30 päivää kesäkuuta 2001, jolloin SNCF:n ja Geodisin välisen yhteisymmärryspöytäkirjan voimassaolon jatkoaika päättyi.

(171) Sernam 1 -päätös ilmoitettiin Ranskan viranomaisille 23 päivänä toukokuuta 2001 eli yli kuukausi ennen SNCF:n ja Geodisin välisen yhteisymmärryspöytäkirjan voimassaolon jatkoajan päättymistä ([1]).

(172) Perustamissopimuksen 254 artiklassa määrätään, että ”päätökset annetaan [komission toimesta] tiedoksi niille, joille ne on osoitettu, ja ne tulevat voimaan kun ne on annettu tiedoksi”. Lisäksi perustamissopimuksen 242 artiklan mukaan ”yhteisön tuomioistuimen käsiteltävänä olevalla kanteella ei ole lykkäävää vaikutusta. Yhteisön tuomioistuin voi kuitenkin määrätä kanteen kohteena olevan säädöksen täytäntöönpanon lykättäväksi, jos se katsoo, että olosuhteet sitä edellyttävät.”

(173) Näin ollen Ranskalle 23 päivänä toukokuuta 2001 ilmoitettua päätöstä oli sovellettava päivästä, jona se tuli voimaan. Siksi Ranskalla oli kaksi vaihtoehtoa. Se saattoi

— joko soveltaa 23 päivänä toukokuuta 2001 ilmoitettua päätöstä kokonaisuudessaan (ja välittömästi) voidakseen myöntää hyväksytyn tuen, jolloin sen olisi pitänyt huolehtia SNCF:n ja Geodisin välisen yhteisymmärryspöytäkirjan soveltamisesta, kun tähän oli vielä aikaa,

— tai olla myöntämättä 23 päivänä toukokuuta 2001 hyväksyttyä tukea ja tarvittaessa ilmoittaa uudet myöntämisehdot.

(174) Ranska ei kuitenkaan tehnyt kumpaakaan näistä. Se käynnisti tuen myöntämisen, ei soveltanut oikein Sernam 1 -päätöstä (eikä näin ollen yhteisymmärryspöytäkirjaa) ja jätti lisäksi ilmoittamatta myöntämisehtojen muutokset rikkoen näin Sernam 1 -päätöstä ja perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohtaa.

(175) Komissio katsoo, että Sernam 1 -päätöksen ja näin ollen SNCF:n ja Geodisin yhteisymmärryspöytäkirjan soveltamisen laiminlyönti sekä tuen osittainen laiton myöntäminen olosuhteissa, joita komissio ei ollut hyväksynyt, on katsottava johtuviksi Ranskasta, jolle kyseinen päätös oli osoitettu.

(176) Johtuen siitä, että Ranskan viranomaiset eivät soveltaneet yhteisymmärryspöytäkirjaa, Sernam 1 -päätöstä ei pantu täytäntöön oikein seuraavien seikkojen suhteen:

— ensimmäinen yhteisymmärryspöytäkirja sellaisena kuin se oli jatkettuna, koska Geodis ei hankkinut Sernamista 60:ta prosenttia vaan 15 prosenttia (samansuuruisen osakkuuden eli 15 prosenttia hankki myöhemmin COGIP),

— SNCF:n ja COGIP:in välisen toisen yhteisymmärryspöytäkirjan ([2]) tekeminen. Kyseisen yhteisymmärryspöytäkirjan peräytyminen komission suhteen johti sopimuksen rikkomista koskevien lausekkeiden täytäntöönpanoon SNCF:n ja Geodisin/COGIP:in välillä. Seurauksena oli, että Geodisin ja COGIP:in Sernamista hankkimat 15 prosentin osuudet luovutettiin takaisin SNCF:lle, joka tämän jälkeen omisti 100 prosenttia Sernamista,

— Sernamin muuttaminen kommandiittiyhtiöksi (SCS), jotta Geodisilla olisi rajoittamaton vastuu Sernamin veloista. Tämän lisäksi tulee niiden riskien siirto SNCF:lle, joista Geodisin oli määrä vastata. Riskit liittyvät i) Sernamin elvytyksen edellyttämien investointien määrään, ii) Sernamin toimintakustannusten vähentämiseen ja iii) asiakaskunnan merkittävään supistumiseen kyseisenä taloudellisen epävarmuuden aikana,

— 67 miljoonaa euroa, joita Geodis ei suorittanut,

— Sernam 1 -päätöksellä hyväksytyn tuen osittainen maksaminen, vaikka päätöksen ehdot eivät enää täyttyneet,

([1]) Yhteisymmärryspöytäkirja oli siis vielä voimassa ja Ranskan viranomaisten olisi pitänyt soveltaa sitä (vaikka Geodis olisi jo ollut joissain taloudellisissa vaikeuksissa 23 päivänä toukokuuta 2001).

([2]) SNCF:n ja Geodisin välillä kyse on toisesta yhteisymmärryspöytäkirjasta, mutta SNCF:n ja COGIP:in välillä ensimmäisestä.

— 41 miljoonan euron lisätuen maksaminen, joka johtui olennaisilta osin Sernamin ja Geodisin yhteenliittämisen viivästymisestä ja josta Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle vasta 17 päivänä kesäkuuta 2002 päivätyssä vuosiraportissaan, vaikka tällaisesta lisäsummasta olisi pitänyt tehdä kokonaan uusi ilmoitus,

— rakenneuudistussuunnitelman jatkaminen. Suunnitelma oli alun perin aie toteuttaa 1999–2004, mutta nyt se on määrä saattaa päätökseen 2005–2006 (jolloin Sernamin on määrä saavuttaa kannattavuusraja) eli kaksi vuotta aiottua myöhemmin.

(177) Suuntaviivojen mukaan kuitenkin [1] ”yrityksen on pantava komission hyväksymä rakenneuudistussuunnitelma täytäntöön kokonaisuudessaan ja noudatettava kaikkia komission päätöksessä säädettyjä velvoitteita. Komissio katsoo suunnitelman tai velvoitteiden noudattamatta jättämisen tuen väärinkäytöksi.”

(178) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee ensinnäkin, että 23 päivänä toukokuuta 2001 tehtyä Sernam 1 -päätöstä ei ole noudatettu edellä mainittujen osatekijöiden suhteen, ja toiseksi, että tämä noudattamatta jättäminen on asetuksen (EY) N:o 659/1999 1 artiklan g alakohdassa ja suuntaviivojen 43 kohdassa tarkoitettua tuen väärinkäyttöä.

(179) Tästä seuraa, että SNCF:n Sernamille maksama 41 miljoonan euron lisämäärä, joka on suora seuraus tästä väärinkäytöstä (kun otetaan huomioon, että se maksettiin yhteenliittämisen viivästymisen vuoksi), on katsottava perustamissopimuksen vastaiseksi ja maksettava takaisin vaaditussa muodossa (korkoineen).

6.3.3 *Osatekijät, joissa on noudatettu Sernam 1 -päätöstä*

(180) Komissio panee kuitenkin merkille, että Ranskan viranomaiset ovat täyttäneet useat tavoitteensa Sernam 1 -päätöksen mukaisesti. Ne ovat muun muassa avanneet SNCF:n ja Sernamin väliset sopimukset kilpailulle.

(181) Lisäksi Ranska on noudattanut Sernam 1 -päätöstä seuraavien osatekijöiden suhteen: Sernamin jakelutoimipisteiden sulkeminen ja uudelleenorganisointi, työntekijöiden koulutus, työntekijöiden määrän vähentämiseen liittyvä kehitys, uuden kuljetussuunnitelman vaiheittainen käyttöönotto, tietotekniikkajärjestelmien muuttaminen Geodisin käyttämiä vastaaviksi ja liikevaihdon supistaminen 18 prosentilla vuosina 2000–2005. Lisäksi Ranska on noudattanut Sernam 1 -päätöstä sen suhteen, että valtio ei ota vastatakseen siitä 67 miljoonan euron määrästä, jota Geodis ei maksa Sernamille, sekä sen suhteen, että Sernamin perinteisiä postipalveluja kehitetään kohti pikapostipalveluja siirtymällä erityisesti kohti innovatiivista rautatieliikenteeseen perustuvaa palvelua, jossa yhdistetään pikapostipalvelut ja ”Train Bloc Express” (TBE) ja joka sijoittuu uudelle markkinalohkolle, jolla on vielä kehitysvaraa.

(182) Suuntaviivojen 3.2.4 kohdassa komissio täsmentää ehdot, joiden mukaisesti rakenneuudistussuunnitelmaa voidaan muuttaa.

(183) Tarkasteltavana olevan asian suhteen komissio toteaa seuraavaa:

— Lukuun ottamatta Sernamin myyntiä, jota ei ole (vielä) toteutettu, alun perin sovittu rakenneuudistussuunnitelma etenee sisällön puolesta ja suunnitelman mukaisesti. Kyse on olennaisilta osin kuljetussuunnitelman uudelleenorganisoinnista, toimipisteiden uudelleenorganisoinnista ja määrän vähentämisestä, liikevaihdon vähentämisestä sekä henkilöstön vähentämisestä, niin kuin niistä määrättiin alkuperäisessä suunnitelmassa (jossa mentiin jopa Sernam 1 -päätöksen mukaista vähentämistä pidemmälle), sekä toimien uudelleensuuntaamisesta innovatiivisen kehityskonseptin (TBE) mukaisesti.

— Ennen 23 päivää toukokuuta 2001 todetut yrityksen vaikeudet ovat edelleen samat.

— Niin ikään rakenneuudistuksen tavoite eli elinkelpoisuuden saavuttaminen on edelleen sama.

— Alun perin suositettu rakenneuudistuksen toteutusaika on viivästynyt vain kahdella vuodella.

— Ottaen huomioon menettelyn käynnistämisen tässä asiassa komissio tarkastelee uudelleen vuoden 2001 kokonaistilannetta vuosien 2003–2004 päivitettyjen tietojen valossa.

(184) Ottaen huomioon kyseiset osatekijät komissio päättelee, että tämän päätöksen puitteissa tarkasteltu tuki täyttää edellä mainittujen suuntaviivojen 3.2.4 kohdassa asetetut perusteet. Näin ollen tarkasteltavana oleva tuki ei muodosta uutta rakenneuudistustukea eikä tuen ainutkertaisuuden periaatetta (*one time last time*) sovelleta.

6.3.4 *Kelpoisuus rakenneuudistustukeen*

(185) Komissio vahvistaa edelleen Sernam 1 -päätökseen sisältyneet seikat, jotka koskevat Sernamin kelpoisuutta rakenneuudistustukeen ja joista komissio ei esittänyt epäilyjä menettelyn käynnistämistä koskevassa päätöksessään N:o C 32/03. Sernam 1 -päätöksen 82–87 kohtaan sisältyy huomioita vaikeuksissa olevan yrityksen, äskettäin perustetun yrityksen ja tuen ainutkertaisuuden käsitteistä.

[1] 43 kohta.

(186) Vaikka Sernam muutettiin kommandiittiyhtiöstä (SCS) osakeyhtiöksi (SA) ja vaikka Sernamin yksityistäminen ei ole enää ratkaiseva tekijä asian tarkastelussa, tukikelpoisuudesta tehty analyysi pätee edelleen. Tämä johtuu erityisesti siitä, että ennen 23 päivää toukokuuta 2001 todetut yrityksen vaikeudet ovat olennaisilta osin edelleen samat ja että myös rakenneuudistuksen tavoite on sama.

6.3.5 *Elinkelpoisuuden palauttaminen*

(187) Vaikka Sernamin yksityistäminen ei ole toteutunut Sernam 1 -päätöksen mukaisesti, Sernam on jatkanut useiden alkuperäiseen rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden toteuttamista sekä lisännyt useita uusia tekijöitä, mikä osoittaa, että todellinen muutos on käynnissä ja antaa tukea sille päätelmälle, että Sernamin elinkelpoisuus palautuu ajan myötä.

(188) Toimipisteiden uudelleenorganisointi: Toimipisteiden uudelleenorganisointi on avaintekijä Sernamin tyyppisen yrityksen elinkelpoisuuden palauttamisessa. Edellä mainitut Ranskan viranomaisten esittämät perustelut liittyen näiden toimipisteiden järjestelyyn, maantieteellisen sijaintiin ja ylimäärään merkitsevät rationalisointia, jota välttämättä tarvitaan tulevan toiminnan tehostamiseksi ja sen kustannusten supistamiseksi.

(189) Henkilöstön vähentäminen: Lisäksi työntekijämäärää on vähennetty merkittävästi. Henkilöstöä oli 5 050 vuonna 1999, mistä se on vähentynyt […] ee:n vuonna 2005. Tämän myötä pitäisi voida päästä huomattaviin säästöihin ja antaa Sernamille tarvittava joustavuus ja mukautumiskyky, jotta se voisi päästä innovatiivisiin tavoitteisiinsa.

(190) Tietotekniikkajärjestelmä: Sernam on Geodisin avustuksella siirtynyt tietotekniikkajärjestelmässään kahden uuden hallinnointiohjelmiston käyttöön (Aanael ja Alizée 2000), joiden avulla pitäisi voida optimoida Sernamin tuleva toiminta.

(191) ”Xpress”-palvelut: Uudet pikapostipalvelut perustuvat palvelujen luokitukseen (kuljetus luokan mukaan) ja niihin liittyviin pikapostipalveluetuihin. Sernam on näin mukauttanut toimintansa moderniin toimintakonseptiin, jota asiantuntijat ovat suositelleet kannattavan toiminnan takaamiseksi markkinoilla, joilla on kehityspotentiaalia.

(192) TBE: Lisäksi suuntaamalla toimensa kohti varmennettuja pikapalveluja Sernam on voinut mukauttaa uuden maantiekuljetussuunnitelmansa innovatiiviseen TBE-konseptiin. Pikapostipalvelujen + TBE:n yhdistelmä edustaa Sernamille nyt […] miljoonan euron liikevaihtoa, kun yhteislähetysten koko liikevaihto on […] miljoonaa euroa. Lisäksi konsepti, jossa TBE yhdistetään uusiin pikapostipalveluihin, näyttäisi vastaavan asiantuntijoiden suosittelemaa toimintamallia rautatieliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi. TBE on kannattava 400 km:n ja tätä suuremmilla etäisyyksillä, ja sen nopeus on joka tapauksessa suurempi kuin tieliikenteen nopeusrajoitukset. Tästä syystä TBE:n pitäisi olla täysin kilpailukyinen suhteessa pitkän matkan kuorma-autoliikenteeseen siinäkin tapauksessa, että tarvittaisiin vähintään kaksi pysähtymistä purkamista varten ([1]). TBE:n kilpailukyvyn pitäisi parantua entisestään, jos maantieliikenteen nopeusrajoitus lasketaan nykyistä alemmaksi pienten ja keskisuurten kuorma-autojen osalta.

(193) TBE:n menestyksekkyys, joka on Ranskan viranomaisten mukaan taattu, osoittaa, että konsepti vastaa todelliseen tarpeeseen Ranskan kansallisilla markkinoilla.

(194) Tämä kiinnostus on sekin tekijä, joka osoittaa, että Sernamin käynnistämällä diversifioinnilla, jossa on tavoitteena erikoistua vähitellen TBE-postipalveluihin, voi olla taloudellisesti elinkelpoista tulevaisuutta. Postipalvelumarkkinoiden alueellistamiseen pyrkivä suuntaus Ranskassa voisi selittää TBE:n herättämää kiinnostusta, sillä TBE operoi määritelmänsä mukaan vain pitkillä etäisyyksillä. Lisäksi on pantava merkille, että komission käynnistämän rautatiemarkkinoiden avaamisen pitäisi pitkällä aikavälillä vaikuttaa siten, että Sernam voi saada jalansijaa uudella kansainvälisten markkinoiden lohkolla. Tässä skenaariossa (olipa toiminta laajuudeltaan kansallista tai kansainvälistä) ja ottaen huomioon tässä päätöksessä asetetut ehdot Sernamin tulisi ryhtyä yhteen tai useampaan kumppanuuteen muiden yritysten kanssa tavoitteidensa saavuttamiseksi.

(195) Sernamin kokonaisvaltainen elinkelpoisuus: Sernam on voinut eliminoida lähes kokonaan ja omien rakenneuudistustoimiensa ansiosta niiden 67 miljoonan euron tarpeen, jotka Geodisin oli määrä maksaa rakenneuudistukseen. Tämä osoittaa, että Sernam on kyennyt omin ponnisteluin saattamaan päätökseen merkittävän osan suunnitellusta rakenneuudistuksesta, mistä on sille suuri hyöty erityisesti tulevassa käyttöpääomatarpeen hallinnoinnissa.

(196) Lisäksi liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvät Sernamin tulosennusteet näyttävät uskottavilta, kun otetaan huomioon Sernamin rationalisointi erityisesti liittyen toimipaikkoihin (määrä, sijainti ja järjestely), henkilöstöön, toimintaan ja käyttöpääomatarpeeseen sekä Sernamin kehittämät ja käyttöön ottamat innovatiiviset konseptit (pikapostipalvelut ja TBE) ja lisäksi yrityskumppanuudet, joihin Sernam aikoo ryhtyä (ja jotka ovat yksi tässä päätöksessä asetetuista ehdoista) voidakseen laajentaa raideliikennetoimintojaan (TBE) kansallisten pikapostipalvelujen markkinoiden lisäksi myös kansainvälisille markkinoille, jotka ovat kehittyneet merkittävästi viime vuosina ja joiden näköalat ovat edelleen lupaavia.

([1]) Yksi pysähtyminen tavaroiden siirtämiseksi kuorma-autoista TBE:hen sen lähtöpisteessä ja toinen pysähtyminen TBE:n saapuessa perille tavaroiden siirtämiseksi kuorma-autoihin.

(197) Komissio arvioi, että edellä mainittua 41 miljoonan euron lisämäärää vaillakin Sernamin pitäisi kyetä toteuttamaan rakenneuudistuksensa onnistuneesti ja asetetussa määräajassa. Vaikka Sernamin käytettävissä on vain osa Sernam 1 -päätöksessä hyväksytystä tuesta, vuoden 2003 tulos oli jo hienokseltaan ennakoitua parempi (– 85 miljoonaa euroa ennen veroja, kun ennuste oli –87 miljoonaa euroa), ja kannattavuusraja pitäisi saavuttaa vuosien 2005–2006 tienoilla, kuten Sernamin liiketoimintasuunnitelmassa ennakoidaan.

(198) Ottaen huomioon edellä esitetyt seikat komissio arvioi, että Sernamin taloudellinen elinkelpoisuus voidaan palauttaa kestävälle pohjalle kohtuullisessa ajassa Ranskan viranomaisten ilmoituksen mukaisesti.

6.3.6 *Kilpailuvääristymien estäminen – kapasiteetin vähentäminen*

(199) Ranskan viranomaisten ilmoituksen mukaan Sernam on jo tuntuvasti vähentänyt kapasiteettiaan ja aikoo vähentää sitä enemmän kuin Sernam 1 -päätöksessä määrätään rakenneuudistuskauden loppuun (2005–2006) mennessä vähentämällä toimipisteitä, henkilöstöä ja liikevaihtoa. Lisäksi Sernam on siirtämässä toimintansa painopistettä perinteisestä yhteislähetys/postipalvelutoiminnasta kohti pikapostipalveluja sekä maatieliikenteen käytöstä uuteen rautatiekonseptiin eli TBE:hen. TBE-konseptia kehitetään uudella markkinalohkolla, jolla ei ole ylikapasiteettia ja joka voi tarjota lisää kehittämismahdollisuuksia sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Ranskan viranomaiset ovat näin täyttäneet tietyt Sernam 1 -päätöksessä asetetut kriteerit.

6.3.7 *Kilpailuvääristymien estäminen – erityiset vastasuoritteet*

(200) Komissio toteaa ensinnäkin, että

— kilpailijoihin kohdistuvat haitalliset vaikutukset on pyrittävä poistamaan mahdollisimman laajasti,

— pakolliset markkinaosuuden rajoitukset tai supistukset kaikilla sellaisilla asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla, joilla yritys toimii, ovat kilpailijoiden hyväksi toteuttavia vastasuoritteita,

— edellytettävät vastasuoritteet voivat vaihdella sen mukaan, toimiiko yritys markkinoilla, joilla esiintyy ylikapasiteettia, vai ei.

(201) Toiseksi komissio toteaa seuraavat seikat:

(202) Asian kannalta merkitykselliset markkinat: Komissio toteaa, että pääasialliset markkinat, joilla Sernam toimii, ovat Ranskan kansalliset perinteisten yhteislähetysten/postipalvelujen ja pikapostipalvelujen markkinat. Nämä markkinat sisältävät kuitenkin olennaisena osatekijänä maantie- ja rautatiekuljetuksia.

(203) Rautatieliikenne (TBE-konsepti): Mitä tulee pikalähetyksinä rautateitse (TBE) kuljetettavien yhteislähetysten ja postipalvelujen kehittämiseen, Ranskan viranomaiset ovat vahvistaneet komissiolle, että ”Sernamille ei ole TBE-monopolia, koska kaikki toimijat voivat pyytää Fret SNCF:ltä vastaavaa palvelua. Toistaiseksi yksikään Sernamin kilpailija ei ole kuitenkaan esittänyt Fret SNCF:lle tätä koskevaa nimenomaista pyyntöä. Fret SNCF vahvistaa olevansa valmis tarjoamaan vastaavaa palvelua samoin ehdoin kaikille toimijoille, jotka sitä pyytävät. Sernam on vastannut myönteisesti TBE:hen liittyvää teknistä yhteistyötä koskeviin pyyntöihin, jotka esitti yritys, joka halusi arvioida TBE:n soveltuvuutta ja tehokkuutta.”

(204) Rautateitse kuljetettavat yhteislähetykset, joita Sernam harjoittaa TBE:n ja uusien pikapostipalvelujen kautta, ovat uusi markkinalohko, jolla on edelleen kehitysvaraa eikä rakenteellista ylikapasiteettia. Koska Ranskan viranomaiset ovat myös antaneet tarvittavat takuut siitä, ettei Sernam voi hyötyä monopoliasemasta tällä markkinalohkolla, komissio katsoo, ettei Sernamin tarvitse antaa vastasuoritteita tuesta tällä markkinalohkolla vaan voi jatkaa palvelujensa kehittämistä sillä.

(205) Maantiekuljetukset: Maantieliikenteessä sen sijaan on rakenteellista ylikapasiteettia kaikkialla Euroopassa, myös Ranskassa. Lisäksi kasvun katsotaan olevan pysähdyksissä Ranskan perinteisten yhteislähetysten markkinoilla ja standardoitujen pakettien (parcels) markkinat taantuvat.

(206) Asianosaiset ilmoittavat, että markkinoiden vaikealle tilanteelle Ranskassa antavat leimansa edellisvuodesta lisääntyneet yritysten sulkemiset ja myös voimakas hintakilpailu, jota harjoittaa erityisesti Sernam.

(207) Yhteislähetys- ja pikapostipalvelut: Serman on tärkeä toimija perinteisillä yhteislähetysten/postipalvelujen ja erityisesti pikapostipalvelujen markkinoilla Ranskassa, ja sillä on huomattava markkinaosuus verrattuna moniin muihin toimijoihin.

(208) Tuen väärinkäyttö: Lisäksi kun otetaan huomioon edellä todettu tuen väärinkäyttö ja rakenneuudistussuunnitelman keston jatkaminen, komissio katsoo, että Sernamin on annettava erityinen vastasuorite vetäytymällä pysyvästi markkinoilta, joilla on ylikapasiteettia, jotta tarkasteltavana olevan tuen osittainen hyväksyminen olisi perusteltua.

(209) Valtiontuen myöntämisestä markkinoilla, joilla valitsee rakenteellinen ylikapasiteetti tai jotka taantuvat, olisi välittömänä seurauksena, että yritys, joka muuten joutuisi lopettamaan toimintansa ilmoitettujen vaikeuksien vuoksi, voi pitää keinotekoisesti hallussaan hyvin haluttuja markkinaosuuksia kilpailevien ja taloudellisesti terveiden yritysten vahingoksi. Näin ollen on vältettävä sellainen tuen kielteinen vaikutus, että se ajaa markkinoilta taloudellisesti terveet yritykset sellaisten yritysten hyväksi, jotka eivät kykene selviytymään omin voimin.

(210) Tältä osin komissio katsoo, että Sernamin on lopetettava pysyvästi toimintansa markkinalohkoilta, joilla on ylikapasiteettia, eli maantiekuljetusten perinteisten yhteislähetysten/postipalvelujen markkinalohkolta.

(211) Vaikka Serman on jo käynnistänyt tämän vetäytymisen, komissio katsoo, että se ei riitä ja että Sernamin on vetäydyttävä markkinoilta pysyvästi. Siksi komissio katsoo, että on asetettava ehtoja, jotka mahdollistavat, että i) Sernam voi jatkaa palvelujensa kehittämistä diversifioimalla niitä innovatiivisesti markkinalohkolla, jolla on kehitysvaraa (eikä näin ollen ylikapasiteettia) ja että ii) Sernamin tarjoamat palvelut markkinalohkoilla, joilla vallitsee ylikapasiteetti, stagnaatio tai taantuma, voidaan korvata muiden toimijoiden tarjoamilla palveluilla (ja että Sernamin hallussa olevat markkinaosuudet voidaan vapauttaa näillä markkinalohkoilla). Nämä ehdot ovat seuraavat:

— Sernam saa kehittää vain rautateitse hoidettavia postipalvelujaan (TBE-konsepti). Tähän liittyen SNCF takaa tarjoavansa kaikille muille halukkaille toimijoille samat ehdot kuin Sernamille raiderahtiliikenteen (TBE) kehittämiseksi.

— Vastasuoritteena Sernamin on kahden vuoden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta korvattava kokonaan omat maantiekuljetuskalustonsa ja -palvelunsa yhden tai useamman sellaisen yrityksen maantiekuljetuskalustolla ja -palveluilla, joissa SNCF:llä ei ole enemmistöosakkuutta.

— Sernamin omilla maantiekuljetuskalustolla ja -palveluilla tarkoitetaan kaikkea Sernam-yrityksen maantiekuljetuskalustoa – ts. maatiekuljetusajoneuvoja –, jotka se omistaa tai joista se on tehnyt leasing- tai vuokraussopimuksen.

— Yritysten, jotka ottavat hoitaakseen Sernamin maantiekuljetustoiminnot, on huolehdittava kaikista maantiekuljetuspalveluista omalla kalustollaan.

(212) Velvoite huolehtia tästä korvaamisesta on epäilemättä suuri haaste yritykselle. Noin […] miljoonaa euroa Sernamin liikevaihdosta tulee näet sen maantieliikennetoiminnoista (koko liikevaihto 414 miljoonaa euroa, yhteislähetysten […] miljoonaa euroa). Sernamin maantieliikennetoiminnot pitäisi kuitenkin voida korvata tämän vaikuttamatta yrityksen elinkelpoisuuteen, pääasiallisesti seuraavista syistä:

— Sernam ryhtyy nopeasti yhteen tai useampaan kumppanuuteen muiden yritysten kanssa, jotta se voisi korvata maanteitse hoidettavat pakettikuljetukset – toisin sanoen maantieliikenneajoneuvot – Sernamin rautatieliikennepalvelun TBE:n lähtö- ja saapumispisteessä. Koska Ranskan viranomaiset ovat jo laatineet suunnitelman ja ilmoittaneet yrityskumppanuuksista ja Sernamin vapauttamisesta maantieliikennetoiminnoista, tällä ehdolla pelkästään taataan, että Ranskan viranomaisten sitoumukset toteutetaan.

— Koska Sernamin rakenneuudistuksen peruspilarina on ajatus pikapostipalvelujen ja uuden rautatieliikennekonseptin TBE:n yhdistämisestä, jonka taloudelliset näköalat vaikuttavat täysin vankkaperustaisilta ja uskottavilta, Sernamin pitäisi voida saada jalansijaa uudella markkinalohkolla, jolla on edelleen kehitysvaraa.

(213) Lisäksi komissio on edellyttänyt, että on estettävä, että Sernam saa monopoliaseman rautateiden pikarahtipalveluissa. Ranskan viranomaiset ovat siksi vahvistaneet komission pyynnöstä kirjallisesti ([1]), että kaikille toimijoille, jotka haluavat harjoittaa postipalveluja rautateitse, tarjotaan samat ehdot kuin Sernamille. Näin ollen komissio katsoo, että (oikeudellisen tai tosiasiallisen) monopolin riski voidaan välttää, jolloin jäljelle jäävät vain markkinoille tulon esteet ([2]).

(214) Lisäksi TBE:n kehittäminen on täysin komission liikennepolitiikan mukaista, koska komissio suosii liikennemuotojen välistä siirtymää maanteiltä rautateille. Komissio katsoo, että yritys, joka diversifioi toimintojaan siten, että mahdollistetaan suurten tavarakuljetusten siirto maanteiltä rautateille pitkillä etäisyyksillä, ansaitsee mahdollisuuden tähän, mikäli se vetäytyy tosiasiallisesti markkinalohkoilta, joilla on ylikapasiteettia.

(215) Näin ollen komissio katsoo, että tavoite, jona on

— Sernamin rakenneuudistus,

— palauttamalla sen taloudellinen elinkelpoisuus,

([1]) Ranskan viranomaisten kirje 14. huhtikuuta 2004.

([2]) Näiden esteiden voidaan olettaa liittyvän toiminnan edellyttämään tietämykseen sekä tarpeisiin soveltuvien vaunujen varustamiseen, kun otetaan huomioon, että ainakin Sernamin tapauksessa rautateiden vetopalveluista huolehtii SNCF.

— siten, että sen toimintoja siirretään maanteiltä rautateitse hoidettaviin pikapostipalveluihin ja sen maantieliikennepalvelut korvataan muiden, SNCF:stä riippumattomien yritysten palveluilla,

— tämän vaikuttamatta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan yhteisen edun vastaisella tavalla on saavutettu.

(216) Komissio ottaa kuitenkin huomioon Ranskan viranomaisten aikeen myydä Sernam kokonaisuudessaan (varat ja velat) […] mennessä. Tämän osalta komissio muistuttaa, että jos kauppa toteutetaan markkinahintaan (läpinäkyvässä ja kaikille kilpailijoille avoimessa menettelyssä tai riippumattoman asiantuntijan varmistamana) yritykselle, jolla ei ole oikeudellista kytköstä SNCF:ään, ostajan ei tarvitse palauttaa säännönvastaiseksi todettua 41 miljoonan euron summaa. Yhteisön tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan ostajan ei voida katsoa hyötyneen markkinoiden muihin toimijoihin nähden.

(217) Komissio muistuttaa myös, että jos Serman myydään kokonaisuudessaan (varat ja velat) Ranskan viranomaisten aikomalla tavalla, päätöksen muita ehtoja (Sernamin maantieliikennepalvelut korvataan muiden yritysten palveluilla ja toimintoja diversifioidaan kohti raiderahtiliikennettä) on noudatettava joka tapauksessa. Jos sen sijaan Sernam myy varansa kokonaisuudessaan, komissio muistuttaa, että mainittuja kahta yrityksen rakenneuudistukseen liittyvää ehtoa ei sovelleta, koska Sernam ei enää toimisi nykyisessä oikeudellisessa muodossaan ja luovuttaisi markkinaosuutensa riippumattomalle ostajalle (joka voisi tosiasiallisesti jatkaa toimintaansa Sernamin varoin).

6.3.8 *Tuen rajaaminen välttämättömään*

(218) Kuten edellä mainitaan, 41 miljoonan euron lisätuen tarve on olennaisilta osin seurausta siitä, että Ranskan viranomaiset eivät noudattaneet Sernam 1 -päätöstä. Tällaisen lisätukimäärän maksaminen ei ole perusteltua, jos se on tarkoitettu yritykselle, jonka toiminta sijoittuu olennaisilta osin markkinalohkoille, joilla vallitsee rakenteellinen ylikapasiteetti, stagnaatio tai taantuma. Lisäksi Sernamilla ei saisi olla ylimääräistä maksuvalmiutta, jonka se voisi käyttää toimintoihin, jotka voivat aiheuttaa vääristymiä markkinoilla ja jotka eivät liity rakenneuudistusprosessiin, erityisesti hintojen suhteen. Näin ollen komissio katsoo, ettei ole olemassa perusteita 41 miljoonan euron lisätuen maksamiselle alun perin ilmoitetun ja Sernam 1 -päätöksessä hyväksytyn 503 miljoonan euron kokonaismäärän lisäksi.

(219) Lisäksi mahdollinen 67 miljoonan euron tuki, jolla korvattaisiin osuus, joka Geodisin oli alun perin määrä maksaa Sernamin rakenneuudistukseen, on suljettava pois siitä syystä, että tällaista rahoitusosuutta ei enää tarvita. Nimittäin se 67 miljoonan euron pääomanlisäys, joka Geodisin oli määrä antaa puiteluotolla, on toteutettu vähentämällä Sernamin asiakasluottoja. Kootakseen nämä 67 miljoonan euron varat Sernam olisi voinut myydä asiakassaamisensa diskonttauksina tai arvopapereina rahoituslaitokselle vastaavia varoja vastaan. Itse asiassa Serman löysi paremman ja perusluonteisemman ratkaisun: Sernam lyhensi asiakasluottojen kestoa, minkä myötä se saattoi koota tarvittavat varat ja vähentää käyttöpääomatarvettaan vastaavasti. Tällainen menetelmä on suositeltavampi vaihtoehto kuin edellä kuvattu ulkoinen rahoitus, koska se elvyttää Sernamin tasetta ja lisää tulevien toimien varmuutta (asiakasluottojen keston lyhenemisen vuoksi).

(220) Komissio voi siksi katsoa, että Serman on korvannut Geodisin 67 miljoonan euron rahoitusosuuden puuttumisen vastaavilla varoilla ja jopa paremmin kuin ulkoisella rahoituksella mobilisoimalla varoja, jotka olivat olleet liian pitkään sidottuina asiakasluottoihin.

(221) Näin ollen Sernamin rakenneuudistustuen intensiteetti on tämänhetkisessä tilanteessa (Sernam 2, ks. alla oleva taulukko) 81 prosenttia, kun se Sernam 1 -tilanteessa oli 87 prosenttia. Tässä otetaan huomioon, että Sernam on täyttänyt omilla varoillaan sen 67 miljoonan euron rahoitustarpeen, josta Geodisin oli määrä huolehtia, ja sen on niin ikään täytettävä omista varoistaan 41 miljoonan euron lisärahoitustarve. Sen pitäisi pystyä tähän muun muassa myymällä maantieliikennetoimintonsa ja muita resursseja.

(222) Tukimäärään eli 556 miljoonaan euroon [1] lisätään ne 34 miljoonan euron ja 21 miljoonan euron korvaukset, jotka SNCF suoritti SNCF:n ja Sernamin välisten sopimusten muodossa matkatavaroiden, lehtien ja tarvikkeiden kuljetuksesta yhdentoista kuukauden aikana SCS Sernamin varainhoitovuonna 2000 ja jotka katsottiin sääntöjenmukaiseksi valtiontueksi Serman 1 -päätöksessä. Koska Ranska on noudattanut sitoumustaan avata SNCF:n lukuun suoritettavaa tarvikkeiden, sanomalehtien ja matkatavaroiden kuljetusta koskevat sopimukset kilpailulle, komissio voi tehdä saman toteamuksen kuin Sernam 1 -päätöksessä, jonka mukaan kyseisten sopimusten perusteella yhdentoista kuukauden aikana varainhoitovuonna 2000 maksettu 55 miljoonan euron määrä voidaan hyväksyä osana Sernamin rakenneuudistusta.

[1] Sisältää SNCF:n maksaman rakenneuudistustuen 448 miljoonaa euroa, Sernamin suorittamat 67 miljoonaa euroa, jotka Geodisin oli määrä suorittaa (Sernam on poistanut tämän rahoitustarpeen omin rakenneuudistustoimenpitein) sekä Sernamin varoista maksettavan ehdotetun lisätuen 41 miljoonaa euroa.

(223) **Rakenneuudistuksen kustannukset**

| miljoonaa euroa | Sernam 1 | Muutokset | Sernam 2 |
|---|---|---|---|
| Rakenneuudistuksen kustannukset | 515 | 41 | 556 |
| Yhteensä (1) | 515 | | 556 |

**Rahoituslähteet**

| miljoonaa euroa | Sernam 1 | Muutokset | Sernam 2 |
|---|---|---|---|
| SNCF:n osuus rakenneuudistuksen rahoituksesta | 448 | | 448 |
| Geodiksen osuus | 67 | -67 | 0 |
| Sernamin osuus | | 67 | 67 |
| Muut Sernamilta tuleva rahoitus | | 41 | 41 |
| Yhteensä (2) | 515 | | 556 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rakenneuudistuksen tuki-intensiteetti % Sernam 1 | 87 | | |
| Rakenneuudistuksen tuki-intensiteetti % Sernam 2 | | | 81 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sopimuksille annettu tuki miljoonina euroina | 55 | | 55 |
| Yhteensä (3) | 55 | | 55 |

| miljoonaa euroa | Sernam 1 | | Sernam 2 |
|---|---|---|---|
| SNCF:n osuus rakenneuudistuksen kustannuksista | 448 | | 448 |
| Sopimuksille annettu tuki miljoonina euroina | 55 | | 55 |
| Yhteensä (4) Tuki yhteensä | 503 | | 503 |

6.3.9 *Ehtojen täytäntöönpano ja noudattaminen*

(224) Ranskan on toimitettava vuosittain raportti rakenneuudistuksen edistymisestä ja tämän päätöksen noudattamisesta. Ensimmäinen raportti on toimitettava viimeistään kuuden kuukauden kuluttua tämän päätöksen tiedoksiantamisesta.

## 7. **PÄÄTELMÄT**

(225) Komissio toteaa, että Ranska on maksanut 503 miljoonan euron tukimäärän [1] ehdoin, jotka poikkeavat Sernam 1 -päätöksessä hyväksytyistä, ja maksanut laittomasti 41 miljoonan euron lisätuen.

(226) Kuitenkin kun otetaan huomioon

— Ranskan viranomaisten komission nimenomaisesta pyynnöstä antama kirjallinen sitoumus, jonka mukaan SNCF ei sovella Sernamiin suosituimmuuskohtelua ja Sernam ei voi kehittää monopolia (pikapostipalvelujen) raiderahtiliikenteessä,

— Sernamin käynnistämä perusteellinen rakenneuudistus (toimipisteet, liikennesuunnitelma, jo toteutettu kapasiteetin vähentäminen ja oleelliset innovaatiot liittyen uusiin pikapostipalveluihin ja TBE:hen), ja

— tässä päätöksessä asetetut ehdot,

komissio katsoo, että Sernamin hyväksi myönnettävä 503 miljoonan euron tuki on sopusoinnussa perustamissopimuksen kanssa, koska

— Sernam voidaan palauttaa elinkelpoiseksi kohtuullisessa ajassa,

[1] Sisältää SNCF:n maksaman varsinaisen rakenneuudistustuen 448 miljoonaa euroa ja sopimusten perusteella maksetun 55 miljoonan euron tuen, yhteensä 503 miljoonaa euroa.

— kilpailu ei vääristy yhteisen edun vastaisella tavalla,

— tuki vähennetään vähimpään tarvittavaan, koska Sernam 1 -päätöksessä hyväksytty kokonaisrahoitustarve (570 miljoonaa euroa [1]) vähentyy 67 miljoonalla eurolla sen vuoksi, että Geodis ei suorita rahoitusosuuttaan (joka on katettu mobilisoimalla Sernamin varoja), ja 41 miljoonan euron lisätuki on maksettava takaisin korkoineen,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

1. Sernam-yritykselle toukokuussa 2001 hyväksytty valtiontuki, jonka määrä on 503 miljoonaa euroa, soveltuu yhteismarkkinoille 3 ja 4 artiklassa säädetyin ehdoin.

2. Ranskan Sernam-yrityksen hyväksi myöntämä valtiontuki, jonka määrä on 41 miljoonaa euroa, ei sovellu yhteismarkkinoille.

*2 artikla*

1. Ranskan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ja tuensaajalle sääntöjenvastaisesti maksetun tuen perimiseksi takaisin.

2. Takaisinperiminen toteutetaan välittömästi kansallisen lainsäädännön menettelyjen mukaisesti, jos tämän päätöksen välitön ja tosiasiallinen täytäntöönpano on niiden perusteella sallittua. Takaisinperittävään tukeen sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, tuen todelliseen takaisinperintään asti. Korko perustuu aluetukien avustusekvivalenttien laskennassa käytettyyn viitekorkoon.

*3 artikla*

1. Seuraavia ehtoja on noudatettava, jollei 2 kohdasta muuta johdu:

a) Sernam saa kehittää vain rautateitse harjoitettavia postipalvelujaan ”Train Bloc Express” -konseptin (TBE) mukaisesti. Tähän liittyen SNCF:n on taattava antavansa kaikille muille toimijoille, jotka esittävät asiaa koskevan pyynnön, samat ehdot kuin Sernamille raiderahtiliikenteen (TBE) kehittämiseksi.

b) Vastasuoritteena Sernamin on kahden vuoden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta korvattava kaikki omat maantiekuljetuspalvelunsa ja -kalustonsa yhden tai useamman sellaisen yrityksen maantiekuljetuspalveluilla ja -kalustolla, jotka ovat oikeudellisesti ja taloudellisesti riippumattomia SNCF:stä ja jotka on valittu avoimen, läpinäkyvän ja syrjimättömän menettelyn mukaisesti.

Sernamin omilla maantiekuljetuskalustolla ja -palveluilla tarkoitetaan kaikkea Sernam-yrityksen maantiekuljetuskalustoa – toisin sanoen maantiekuljetusajoneuvoja –, jotka se omistaa tai joista se on tehnyt leasing- tai vuokraussopimuksen.

Yritysten, jotka ottavat hoitaakseen Sernamin maantiekuljetustoiminnot, on huolehdittava kaikista maantiekuljetuspalveluista omalla kalustollaan.

2. Jos Sernam myy varansa kokonaisuudessaan […] mennessä markkinahintaan yritykselle, jolla ei ole oikeudellista kytköstä SNCF:ään, ja noudattaen läpinäkyvää ja avointa menettelyä, 1 kohdan ehtoja ei sovelleta.

*4 artikla*

Sernamin mahdollinen myynti kokonaan tai osittain on toteutettava markkinahintaan ja noudattaen läpinäkyvää ja kaikille sen kilpailijoille avointa menettelyä. Tällöin velvoite maksaa takaisin 41 miljoonan euron tukimäärä kuuluu Sernam-yritykselle, jos se on edelleen olemassa.

*5 artikla*

Ranskan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta päätöksen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

*6 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 20 päivänä lokakuuta 2004.

*Komission puolesta*

Loyola DE PALACIO

*Varapuheenjohtaja*

[1] Sisältää SNCF:n suorittamat 448 miljoonaa euroa, sopimusten perusteella suoritetut 55 miljoonaa euroa sekä alun perin Geodisin maksettavaksi suunnitellut 67 miljoonaa euroa.