II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 20 oktober 2004

betreffende de staatssteunmaatregel die door Frankrijk gedeeltelijk ten uitvoer is gelegd ten gunste van de onderneming „Sernam"

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2004) 3940)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek.)

(Voor de EER relevante tekst)

(2006/367/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, met name op artikel 62, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden [1],

Gelet op Verordening EG nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag [2],

Na de belanghebbenden overeenkomstig de bovenvermelde artikelen te hebben uitgenodigd hun opmerkingen kenbaar te maken [3] en rekening houdend met hun opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) Bij brief van 23 mei 2001 (nr. D/288742) heeft de Commissie Frankrijk in kennis gesteld van haar besluit de herstructureringssteun ten behoeve van Sernam toe te staan (hierna het „besluit van 23 mei 2001" of het „besluit Sernam 1").

(2) Bij brief van 17 juni 2002 (op dezelfde datum geregistreerd onder nr. A/60693), hebben de Franse autoriteiten een eerste jaarverslag over de herstructurering van Sernam en een nieuw protocol van overeenstemming tussen de SNCF en Geodis ingediend waaruit blijkt dat de voorwaarden voor het verlenen van de op 23 mei 2001 goedgekeurde steun verschilden van die op basis waarvan de Commissie haar besluit van 23 mei 2001 had genomen. Bij brief van 30 oktober 2002 (op 31 oktober geregistreerd onder nr. A/69194), heeft Frankrijk aanvullende informatie toegezonden. Op 27 november 2002 heeft de Commissie de Franse overheid een brief toegestuurd waarop deze heeft geantwoord per brief van 30 januari (geregistreerd op 31 januari 2003 onder nr. A/12246). Op 29 augustus 2002, 25 februari 2003 en 22 maart 2004 hebben vergaderingen tussen de Franse autoriteiten en de diensten van de Commissie plaatsgevonden. De Franse autoriteiten hebben aanvullende informatie verstrekt, met name tijdens de vergadering van 22 maart 2004 en bij brief van 14 april 2004.

(3) De Commissie heeft een marktstudie besteld bij een onafhankelijke deskundige, die begin juni 2004 zijn rapport heeft ingediend.

[1] PB C 288 van 9.10.1999, blz. 2.
[2] PB L 83 van 27.3.1999, blz.1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 794/2004 (PB L 140 van 30.4.2004, blz.1).
[3] PB L 182 van 1.8.2003, blz.2.

(4) Voorts is op 8 juli 2002 bij de Commissie een klacht (geregistreerd op 15 juli 2002 onder nr. A/62493) met betrekking tot het Sernam-dossier ingediend door meerdere klagers tegelijk, hieronder „de klagers" genoemd. Op 3 september 2002 en 29 januari 2003 hebben bijeenkomsten tussen de klagers en de diensten van de Commissie plaatsgevonden. Bij brief van 13 december 2002 (geregistreerd op 17 december 2002 onder nr. A/72603) hebben de klagers de Commissie een eerste maal aangemaand op te treden, op straffe van de indiening van een beroep wegens nalaten, welke aanmaning zij bij brief van 24 april 2003 ([1]) hebben herhaald, en hebben zij de Commissie verdere brieven toegestuurd, onder andere één gedateerd 4 februari 2003 ([2]), twee gedateerd 28 februari 2003, waarvan één op 4 maart 2003 ([3]) werd verzonden, één gedateerd 10 maart 2003 ([4]) en één gedateerd 15 september 2003 ([5]). De klagers hebben de Commissie nogmaals een aanmaning op straffe van de indiening van een beroep wegens nalaten gestuurd bij brieven gedateerd 13 en 18 februari 2004 ([6]), en hebben ook nog andere brieven toegezonden de dato 19 mei ([7]), 10 juni en 9 september. De Commissie heeft geantwoord bij brieven van onder andere 7 februari 2003 (antwoord op de eerste aanmaning), 25 februari, 17, 20 en 21 maart en 8 mei 2003 (antwoord op de herhaling van de eerste aanmaning), en 19 maart 2004 (antwoord op de tweede aanmaning).

(5) Bij brief van 30 april 2003 heeft de Commissie Frankrijk in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van bovengenoemde steunmaatregel (besluit nr. C 32/03).

(6) Het besluit van de Commissie deze procedure in te leiden is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([8]). De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel kenbaar te maken.

(7) De Commissie heeft van de belanghebbenden opmerkingen ter zake ontvangen die zij bij brief van 26 september 2003 aan de Franse overheid heeft doorgegeven; daarbij heeft zij deze de gelegenheid geboden daarop commentaar te leveren. Zij heeft dit commentaar ontvangen per brief van 26 november 2003.

2. **BESCHRIJVING**

Hieronder volgt een samenvatting van de beschrijving van de steunmaatregel. Voor nadere bijzonderheden wordt verwezen naar het besluit van 23 mei 2001 en het besluit van 30.4.2003 tot inleiding van de procedure.

2.1 **Sernam: structuur**

(8) Zoals aangegeven in het besluit van 23 mei 2001, is Sernam in 1970 opgericht als een interne afdeling van de SNCF die met de volledige pakketdienst werd belast. In 1993 zijn bij een reorganisatie „Sernam Domaine" en het dochterbedrijf „Sernam Transport SA" opgericht. „Sernam Domaine" is een interne afdeling van de SNCF gebleven, terwijl „Sernam Transport SA" de status van volle dochter van de SNCF verwierf, en op zijn beurt vierentwintig dochtermaatschappijen onder zich kreeg ([9]) via welke het bedrijf zijn wegvervoeractiviteiten uitoefende.

(9) De in 1993 in het leven geroepen constructie bestaande uit Sernam Transport SA en dochtermaatschappijen (hierna de „groep Sernam Transport") is financieel altijd min of meer in evenwicht geweest. Daarentegen hebben de bedrijfsresultaten van de interne afdeling Sernam Domaine vanaf 1992 een dalende lijn laten zien, maar mede wegens de ernstige sociale spanningen binnen de SNCF kon pas in 1996 een herstelplan op poten worden gezet. Gezien de voortdurend verslechterende resultaten heeft de SNCF zich toen moeten bezinnen op een oplossing om Sernam Domaine uit het dal te halen.

(10) Per 1 februari 2000 werd Sernam Domaine omgezet in een volle dochter van de SNCF; bij deze operatie werd door de SNCF een gewone commanditaire vennootschap (hierna „SCS Sernam") met een eigen rechtspersoonlijkheid opgericht. Daarin zijn de vaste activa van de voormalige afdeling Sernam Domaine en de participatiebewijzen van Sernam Transport SA ondergebracht. Daardoor is Sernam Transport SA van dochtermaatschappij van de SNCF een volle dochter van SCS Sernam geworden, zij het nog steeds met de status van afzonderlijke onderneming en houdstermaatschappij van haar vierentwintig dochtermaatschappijen.

(11) De herstructurering waarop deze beschikking betrekking heeft betreft de SCS Sernam (hoewel deze in een naamloze vennootschap is omgezet als gevolg van het op 21 december 2001 tussen de SNCF en Geodis ondertekende protocol van overeenstemming, en het aan Geodis respectievelijk Cogip verkochte aandeel van 15 % in de SCS Sernam door de SNCF is overgenomen).

2.2 **Sernam: activiteiten**

(12) Sinds de oprichting in 1970 houdt Sernam zich hoofdzakelijk bezig met pakketvervoer (detailtransport) op de markt voor gegroepeerd vervoer, die hoofdzakelijk traditionele koeriersdiensten (levering normaal tussen vierentwintig en achtenveertig uur) en express s koeriersdiensten (levering normaal binnen vierentwintig uur) omvat, alsook in minder mate op de chartermarkt (goederenvervoer in de vorm van volledige vrachtwagenladingen tussen twee punten) en de logistiekmarkt (entrepotopslag, gewone opslag, klaarmaken van bestellingen, samenstelling van zendingen).

([1]) Geregistreerd op 25 april 2003 onder nr. A/18967.
([2]) Geregistreerd op 7 februari 2003 onder nr. GAB. LdP 490.
([3]) Geregistreerd op 5 maart 2003 onder nr. A/14685.
([4]) Geregistreerd op 11 maart 2003 onder nr. GAB Loyola de Palacio 899.
([5]) Geregistreerd op 17 september 2003 onder nr. A/29815.
([6]) Geregistreerd bij DG Tren op 26 februari 2004 onder nr. A/14167.
([7]) Geregistreerd op 24 mei 2004 onder nr. A/21123.
([8]) PB C 182 van 1 augustus 2003, blz.2. De termijn voor indiening van de opmerkingen van de belanghebbenden verstreek op 1 september 2003. Uitsluitend op verzoek van de belanghebbenden die opmerkingen hadden ingediend heeft de Commissie de termijn verlengd tot en met 15 september 2003.

([9]) Op 31 december 2000 ging het nog om vierentwintig dochtermaatschappijen van beperkte omvang.

(13) In het besluit Sernam 1 is het volgende vermeld: „gegroepeerd vervoer kan in het algemeen worden gedefinieerd als een activiteit die erin bestaat de goederen op te halen bij de afzender, ze te verzamelen bij een verzendbedrijf, ze naar het bedrijf van bestemming te vervoeren en ze tenslotte bij de geadresseerde af te leveren. Gegroepeerd vervoer is noodzakelijk voor een optimaal gebruik van de vervoermiddelen; het groepeerbedrijf zorgt voor het vervoer van de gegroepeerde pakketten die afkomstig zijn van verschillende aanvoerbronnen en bestemd zijn voor verschillende geadresseerden. Gegroepeerd vervoer is weliswaar verwant aan het goederenvervoer, maar vormt een aparte markt die wordt gekenmerkt door zowel de omvang van de vervoerde eenheden (van pakketten tot partijen van meerdere tonnen) als door het feit dat het gaat om het transport van pakketten uit diverse aanvoerbronnen die bestemd zijn voor verschillende geadresseerden".

(14) Voor al zijn activiteiten maakte Sernam hoofdzakelijk gebruik van het wegvervoer (vrachtwagens). De aanvoer van pakketten via het traditionele spoorvervoer was stopgezet bij de invoering van het nieuwe vervoersplan waarin het herstructureringsplan voorzag. Sindsdien heeft Sernam een nieuw spoorvervoersconcept ontwikkeld, „Train bloc express s" („TBE") genaamd, waarvan gebruik wordt gemaakt voor het middentraject van de koeriervervoersstromen (traditioneel en express s) over meer dan 400 km, waaronder het vervoer van bagage van SNCF-klanten en het vervoer van dagbladen en tijdschriften, tussen de regio Parijs en Zuid-Frankrijk.

(15) In 2000 werd ongeveer 58 % van de totale omzet van 552 miljoen euro (hierna „M€") gegenereerd door gegroepeerd vervoer binnen Frankrijk (hoofdzakelijk traditioneel en express s koeriervervoer en nachtelijke leveringen). Circa 18 % van de omzet was afkomstig van chartervervoer, 10,7 % van logistieke activiteiten, 6,3 % van het vervoer van dagbladen en tijdschriften voor rekening van de SNCF, 4 % van diverse activiteiten zoals het vervoer van benodigdheden en 3 % van internationale activiteiten.

(16) De Franse autoriteiten delen ook mee dat „het gedeelte van het vervoer door SERNAM dat rechtstreeks via TBE wordt afgehandeld nu al […]* M€ aan omzet oplevert (op een totaal voor gegroepeerd vervoer van […] M€"). In 2003 bedroeg de reële omzet van Sernam 414 M€ en naar verwachting zal dit bedrag toenemen tot 443 M € in 2006.

(17) In 2003 leverde de wegvervoersactiviteit van Sernam […] M€ omzet op. Van dat bedrag komt […] M€ rechtstreeks voor rekening van Sernam en […] M€ voor rekening van een dochteronderneming van Sernam, Sernam Transport Route („STR") genaamd. De groep Sernam heeft […] trekkers (44t) in gebruik, […] opleggers (24t), […] bedrijfswagens (tussen 3,5t en 12t) en […] lichte voertuigen (minder dan 3,5t). De groep maakt tevens gebruik van […] vrachtwagens en van […] chauffeurs in loondienst. Van dit totaal horen […] vrachtwagens en […] chauffeurs bij STR.

2.3 **Capaciteit van de markt waarop Sernam actief is (studie van een deskundige)**

(18) De Commissie heeft bij een onafhankelijke deskundige (hierna „de deskundige") een studie besteld waarbij de capaciteit van de marktsegmenten waarin Sernam opereert en de positie van het bedrijf op die markten in kaart moesten worden gebracht. [1]

(19) De deskundige omschrijft Sernam als de belangrijkste express s koeriersdienst in Frankrijk, met het voorbehoud dat die beoordeling afhangt van de definitie van de markt. Sernam is hoofdzakelijk actief op de nationale Franse markt. In 2000 had Sernam 7 % van de markt voor gegroepeerd vervoer en pakketverzending (volgens de specifieke parameters voor „parcels") in handen; Geodis en La Poste namen 12 % respectievelijk 25 % voor hun rekening. Binnen de Franse markt voor gegroupeerd vervoer had La Poste een marktaandeel van 28,1 %, en hadden Geodis 15,3 %, Deutsche Post 8,7 %, TNT 7,9 %, Mory 6,4 % en Sernam 5,2 %, gevolgd door dertien andere belangrijke bedrijven met tussen 4 en 0,8 % van de markt.

(20) Wat betreft het aantal vestigingen in Frankrijk (voor gegroepeerd vervoer, genormaliseerde pakketten en express s pakketten) vermeldt de deskundige Geodis/Calberson met 204 locaties, TNT met 120, La Poste TAT en Geopost DPD met 85, Sernam met 57, de Groupe Joyeau (thans onderdeel van Schenker) met 53 en DPWN met 20.

(21) Volgens de deskundige is Sernam hoofdzakelijk actief binnen:

— het segment gegroepeerd vervoer/express s koeriersdiensten in Frankrijk (sorteren (groeperen) en vervoer over de weg of per spoor van pakketten en zelfs partijen van meerdere tonnen, in principe in minder dan vierentwintig uur).

— het segment gegroepeerd vervoer/traditionele koeriersdiensten in Frankrijk (sorteren (groeperen) en vervoer over de weg of per spoor van pakketten en zelfs partijen van meerdere tonnen, in principe binnen een tijdspanne van vierentwintig à achtenveertig uur,

— in mindere mate de segmenten chartervervoer, logistiek en klaarmaken van bestellingen en samenstelling van zendingen, alsook internationale koeriersdiensten.

[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.

* De gedeelten tussen haakjes en aangeduid met een asterisk hebben betrekking op handelsgeheimen of vertrouwelijke gegevens die uit de tekst zijn weggelaten.

(22) Gegroepeerd vervoer/express s koeriersdiensten: volgens de deskundige is de markt voor express s pakketleveringen, in principe in minder dan vierentwintig uur, in de afgelopen twintig jaar sterk toegenomen in Europa en met name in Frankrijk; door de toestroom van vervoersondernemingen naar dit segment zijn de prijzen echter gekelderd. Wat Frankrijk betreft, dient echter een onderscheid te worden gemaakt tussen de internationale express s diensten, die zich de afgelopen vijftien jaar geweldig hebben ontwikkeld, en de nationale express s diensten, waarvan de groei veel gematigder was. Voor deze laatste diensten wordt in de toekomst echter nog wel een bepaalde groei verwacht, met name als gevolg van de in Frankrijk voorspelde algemene economische opleving. De deskundige geeft aan dat de groei van de nationale express smarkt hoofdzakelijk zal afhangen van de toename van de internethandel. Wel vermeldt hij dat 74 % van de belangrijkste Franse ondernemingen reeds regelmatig gebruik maakt van een express s koeriersdienst.

(23) Gegroepeerd vervoer/traditionele koeriersdiensten: dit segment omvat het vervoer, doorgaans over de weg maar ook per spoor, en normaliter in tijdelijk gegroepeerde partijen die vervolgens weer worden gesplitst, van pakketten van minder dan drie ton tussen twee bestemmingen, in principe binnen een tijdspanne van vierentwintig à achtenveertig uur.

(24) Wat deze marktsegmenten betreft schetst de deskundige voor Frankrijk de volgende situatie:

— Het segment gegroepeerd vervoer stagneert, zij het dat enige groei van de markt wordt verwacht.

— Het segment traditionele pakketverzending (volgens de specifieke parameters voor „parcels") zal verder achteruitgaan, zoals ook het geval is met het postsegment, dat over het algemeen in omvang afneemt door de opkomst van e-mail.

(25) Wat dit segment betreft, concludeert de deskundige dat de markt voor gegroepeerd vervoer/traditionele koeriersdiensten in wezen stagneert, ondanks het feit dat nog enige groei wordt verwacht, en dat het vervoer van pakketten (volgens de specifieke parameters) achteruitgaat door de opkomst van e-mail.

(26) Zoals reeds vermeld is het gegroepeerd vervoer een markt op zich, zij het dat deze verwant is aan de goederenvervoersmarkt. Het is namelijk zo dat gegroepeerd vervoer niet alleen wordt gekenmerkt door het feit dat daarbij pakketten van verschillende afzenders worden verzameld die uiteindelijk weer naar verschillende geadresseerden gaan, maar ook door het sorteren van de goederen en de omvang daarvan (van pakket tot partijen van meerdere tonnen). De twee aspecten van gegroepeerd vervoer zijn dus sorteren enerzijds en het vervoer van goederen van een bepaalde omvang anderzijds. Hoewel door sorteren het gebruik van de vervoermiddelen kan worden geoptimaliseerd, blijft een efficiënt transport van de goederen toch het hoofddoel van deze vervoerstak.

(27) Sinds Sernam zijn traditionele spoorvoorzieningen heeft opgegeven maakt het bedrijf voor zijn activiteiten op het gebied van gegroepeerd vervoer hoofdzakelijk gebruik van vrachtwagens; wel heeft het een innovatief concept ontwikkeld, „Train bloc express s" (TBE) genaamd, dat hierna wordt toegelicht in het commentaar van Frankrijk. Het is dus nuttig de capaciteit van de markt voor het wegvervoer en het spoorwegvervoer in ogenschouw te nemen.

(28) Wegvervoer in Europa: De deskundige geeft aan dat voor Europa als geheel het wegvervoer — dat een sleutelrol speelt bij gegroepeerd vervoer/koeriersdiensten/vervoer van genormaliseerde pakketten — een laagdrempelige sector is voor nieuwkomers en bijgevolg te lijden heeft van een permanente structurele overcapaciteit ([1]), hetgeen is bevestigd door het kelderen van de prijzen in de afgelopen vijf à zeven jaar.

(29) De deskundige concludeert dat hoe dan ook de betrokken Franse markt over het algemeen met hevige concurrentie te maken heeft en dat er een sterke tendens bestaat in de richting van bedrijfsconcentratie.

(30) Spoorvervoer: binnen dit segment worden drie subgroepen onderscheiden:

— Voor gegroepeerd vervoer en koeriersdiensten via traditionele spoorvoorzieningen verwacht de deskundige geen verdere groei. De concurrentie is intensief en er is sprake van een tendens naar bedrijfsconcentratie. Aangezien de SNCF bezig is het aantal stations dat wordt aangedaan terug te brengen, worden de mogelijkheden voor Sernam om pakketten per trein aan te voeren beperkt.

— Voor de aanvoer van pakketten per hogesnelheidstrein (TGV) in Frankrijk geldt hetzelfde als voor het traditionele spoor.

— TBE, zoals ontwikkeld door Sernam, beschikt volgens de deskundige over een bepaald groeipotentieel, dat echter niet van groot belang is voor de Franse markt voor koeriersdiensten per spoor, gezien de geringe omvang van het huidige marktaandeel van dit segment. Aan express s koeriersdiensten per spoor, zoals die thans via TBE worden verleend, is echter het nadeel verbonden dat minimaal twee stops voor laden en lossen noodzakelijk zijn ([2]).

([1]) Door de recente uitbreiding van de Gemeenschap lijkt de situatie echter tijdelijk verbeterd. Doordat veel vervoersondernemingen hun goederenvervoer over de weg uitbesteden aan goedkopere bedrijven uit de nieuwe lidstaten is toch te verwachten dat de concurrentiedruk op de prijzen binnen de wegvervoerssector zal toenemen.

([2]) Een eerste stop om de goederen bij vertrek over te laden van vrachtwagens op de TBE, en een tweede bij aankomst van de TBE om de goederen weeer op vrachtwagens over te laden.

(31) De deskundige van de Commissie maakt met name melding van een studie van „Mercer Management Consulting": Mercer on Travel and Transport, Volume X, Number 1, Fall 2003/Winter 2004, waarin staat dat de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor onder druk staat maar niet hopeloos is. Het spoor biedt voordelen die moeten worden benut, maar daarvoor moet het concept goederenvervoer per spoor gedeeltelijk op de helling.

(32) Volgens deze deskundigen zouden de spoorwegnetten met hun hoge kosten het beste kunnen worden geëxploiteerd op basis van differentiëring van de aangeboden producten en toegepaste tarieven, in combinatie met een geavanceerd inkomstenbeheer (yield management). De verkoopcultuur moet niettemin worden aangepast, waarbij het in overleg bepalen van de tarieven, hetgeen gunstig is voor de partij met de sterkste onderhandelingspositie, plaats moet maken voor tariefstelling op basis van de waarde van het transport (value based pricing).

(33) Bijgevolg is Mercer van mening dat een spoorvervoersonderneming haar producten en vervoersdiensten moet standaardiseren en haar prijzen moet vaststellen op basis van de waarde van het product/de dienst die wordt aangeboden, zodat de klant gemakkelijk inzicht in de tariefstructuur kan krijgen. Volgens Mercer moeten daartoe:

(a) productmodules worden ontwikkeld (bij voorbeeld gebaseerd op de duur, de prijs of de betrouwbaarheid van de aangeboden vervoersdienst),

(b) vervolgens types basisproducten worden omschreven (bij voorbeeld vervoer met een standaardduur of express svervoer, en eventueel zelfs „goedkoop" vervoer),

(c) en ten slotte voor die verschillende producttypes gestandaardiseerde vervoersformules worden gekozen.

(34) Gezien deze deskundigenadviezen dient te worden geconcludeerd dat er een overcapaciteit aan koeriersdiensten per gewone trein bestaat en dat dit segment geen toekomst heeft, dat voorts de koeriersdiensten per klassieke TGV een beperkte omvang hebben en dat ten slotte de koeriersdiensten via TBE een zeker groeipotentieel hebben op de Franse markt, maar dat dit segment thans nog niet sterk ontwikkeld is.

2.4 **De SNCF — terugblik en huidige situatie**

(35) De SNCF, die in 1938 was opgericht met de status van vennootschap, werd met ingang van 1 januari 1983 omgevormd tot een industrieel-commercieel overheidsbedrijf (établissement public industriel commercial — „EPIC") [1]. Sinds de wijziging in de bedrijfsstructuur die is aangebracht bij de wet van 13 februari 1997 houdende oprichting van het overheidsbedrijf „Réseau ferré de France" (hierna „RFF"), bestaat de taak van de SNCF (EPIC) erin [2]:

— de spoorvervoersdiensten op het nationale spoorwegnet te exploiteren volgens openbare-dienstprincipes en

— volgens diezelfde principes te zorgen voor het infrastructuurbeheer op basis van een mandaat dat haar door RFF wordt gegeven in de vorm van een overeenkomst.

(36) De SNCF wordt geleid door een raad van bestuur bestaande uit achttien leden waarvan i) zeven vertegenwoordigers van de staat, ii) vijf op grond van hun competentie gekozen leden, waaronder ten minste één vertegenwoordiger van de reizigers, die bij decreet worden aangesteld en iii) zes door het personeel van de onderneming en van de dochterbedrijven gekozen leden, waaronder één vertegenwoordiger van het kaderpersoneel. De voorzitter wordt op voorstel van de raad van bestuur bij decreet van de ministerraad benoemd. [2]

(37) Wat betreft de ontwikkeling van het gegroepeerd vervoer en de express s koeriersdienst per spoor (het ontwikkelingsconcept voor TBE), geven de Franse autoriteiten aan dat SERNAM geen monopolie op TBE heeft, aangezien elke exploitant Fret SNCF om een gelijkwaardige dienst kan vragen. Tot dusver heeft echter nog geen enkele concurrent van SERNAM een expliciet verzoek daartoe aan Fret SNCF gericht. Fret SNCF bevestigt voorts dat het bereid is op dezelfde condities een vergelijkbare dienst te leveren aan iedere exploitant die erom vraagt. Van zijn kant heeft SERNAM gunstig gereageerd op de verzoeken om technische samenwerking met betrekking tot TBE die zijn gedaan door een exploitant die de relevantie en doeltreffendheid van die dienst wilde bepalen.

2.5 **Besluit van de Commissie van 23 mei 2001 „Sernam 1" — terugblik**

(38) Bij brief van 23 mei 2001 (nr. D/288742, dossier nr. NN 122/00 (ex N 140/00) — Frankrijk)), heeft de Commissie Frankrijk in kennis gesteld van haar besluit dat de sedert 1 februari 2000 bestaande logistieke samenwerking (verhuur van terreinen en wagons) tussen de SNCF en de SCS Sernam geen staatssteun vormt en dat de door de SNCF genomen maatregelen op het gebied van commerciële bijstand en herstel van de SCS Sernam, die tussen begin 2001 en eind 2004 moeten worden uitgevoerd, steunmaatregelen vormen die verenigbaar zijn met het EG-Verdrag.

[1] Beheerst door de artikelen 18 tot en met 26 van de „loi d'orientation des transports intérieurs" (oriënterende wet inzake het binnenlands vervoer) van 30 december 1982 (LOTI). Een EPIC kan niet failliet worden verklaard en er kan geen beslag op worden gelegd.

[2] Informatie afkomstig van de internetsite van de SNCF: http://www.sncf.com.

(39) De Commissie heeft toestemming gegeven voor een steunbedrag van in totaal 503 M€ ([1]), waarvan 448 M € herstructureringssteun en 55 M€ in het kader van de tussen de SNCF en Sernam gesloten contracten inzake het vervoer van bagage, dagbladen en tijdschriften en benodigdheden. Aan deze toestemming waren bepaalde basisvoorwaarden verbonden die een integrerend onderdeel van het dossier uitmaakten.

(40) Een van die basisvoorwaarden was met name de privatisering van Sernam. Van het kapitaal van Sernam moest namelijk 60 % worden overgenomen door de maatschappij Geodis ([2]), een op de secundaire markt van de beurs van Parijs genoteerde vervoers- en logistiekonderneming. Van het kapitaal van Geodis is 56,6 % in handen van particuliere investeerders (de twee grootste aandeelhouders zijn de Société Générale, via de groep Salvépar, die 26,6 % van het kapitaal en 29,7 % van de stemgerechtigde aandelen bezit, en AGF-VIE, dat 8,4 % van het kapitaal en 9,5 % van de stemgerechtigde aandelen bezit). 43,3 % van het kapitaal en 48,6 % van de stemgerechtigde aandelen berust bij de SNCF.

(41) Geodis had zo volledig en onbeperkt aansprakelijk moeten worden voor de schulden van de SCS Sernam ([3]) en de extra kosten voor de herstructurering van Sernam ten belope van 67 M€ voor zijn rekening moeten nemen. Van zijn kant verbond Sernam zich ertoe het aantal van zijn bedrijfsvestigingen te verlagen van 107 tot 72 in de periode 1999 - 2004, zijn omzet terug te brengen met 18 %, zijn personeel in te krimpen en de herstructurering met bovenvermeld budget binnen de gestelde termijn, namelijk vóór begin 2004, uit te voeren.

2.6 **Inleiding van de procedure — terugblik**

(42) Na het eerste jaarverslag en bovenvermelde klacht heeft de Commissie geconstateerd dat een deel van de steun werd uitbetaald, ondanks het feit dat een aantal basiselementen van het besluit Sernam 1 niet in acht was genomen. In dit verband heeft de Commissie vastgesteld dat er sprake was van onrechtmatige uitvoering van een steunmaatregel en heeft zij haar twijfel uitgesproken over met name de volgende punten:

— de omzetting van de status van de SCS Sernam in een NV, met een beperking van de aansprakelijkheid van Geodis voor de schulden van Sernam tot gevolg,

— de beperking van de participatie van Geodis (dat zelf in moeilijkheden verkeerde) tot 15 % van de aandelen van Sernam, waar oorspronkelijk in een participatie van 60 % van de aandelen was voorzien,

— de overname van een extra pakket Sernam-aandelen van 15 % door een andere onderneming, de Compagnie générale d'investissement et de participation „COGIP". COGIP is voor 34 % in handen van Geodis en voor 66 % van Sofivir ([4]).

— de verlenging van de duur van de herstructurering met een jaar,

— de uitbreiding van de inbreng van overheidsgeld met 41 M€; dit extra bedrag stemt overeen met de netto toename van de voor de herstructurering van Sernam benodigde financiering, die het gevolg is van de opgelopen vertraging ten opzichte van het oorspronkelijke plan ([5]),

— het vermoedelijke ontbreken van de door Geodis geplande inbreng van particulier geld ten belope van 67 M€, waardoor de steunintensiteit proportioneel had moeten worden verlaagd,

— het ontbreken van passende tegenprestaties voor de aanpassing van het oorspronkelijke herstructureringsplan,

— het herstel van de levensvatbaarheid van SERNAM binnen een redelijke termijn,

— het voorkomen van ongewenste concurrentiedistorsies,

— inachtneming van het principe van enkelvoudige steun,

— beperking van de steun tot het strikt noodzakelijke,

— toepassing van de herstructureringssteun overeenkomstig het besluit Sernam 1,

— verenigbaarheid met het Verdrag van alle als nieuw en/of als onrechtmatig gekwalificeerde of geherkwalificeerde steunmaatregelen.

Deze twijfels maken een nieuwe analyse van het structureringsplan voor Sernam noodzakelijk.

([1]) Dit bedrag omvatte 448 M€ (2938 miljoen Franse frank — MF) herstructureringssteun, een initiële kapitaalinbreng van ongeveer 7 M€ die op 1 februari 2000 door de SNCF uit eigen vermogen was betaald bij de overdracht van de desbetreffende activiteiten aan haar nieuwe volle dochter Sernam SCS (nadere details in tabel 3), en een bedrag van 34 plus 21 M€ (222 MF plus 140 MF) in het kader van de contracten voor het vervoer van bagage, dagbladen en tijdschriften en benodigdheden; dus in totaal 503 M€ (3 300 MF) aan toegestane steun. Voor nadere details zie het besluit Sernam 1 en de inleiding van de procedure nr. C 32/03. (In de tekst van deze beschikking worden bedragen in euro en bedragen die het resultaat zijn van de omrekening van Franse franken afgerond op een miljoen.)

([2]) Geodis moest 60 % van de aandelen van Sernam overnemen voor 1 symbolische € (zie punt 51 van het besluit Sernam 1).

([3]) Er is geen beperking van de aansprakelijkheid bij een gewone commanditaire vennootschap.

([4]) De aandelen van Sofivir zijn op hun beurt in handen van een aantal natuurlijke personen en van Crédit agricole.

([5]) Voor een gedetailleerde uitsplitsing van dit bedrag, zie de inleiding van de procedure (besluit nr. C 32/03).

(43) Bij de inleiding van de procedure (besluit nr. C 32/03) heeft de Commissie erop gewezen dat zou moeten worden nagegaan of met betrekking tot de elementen die zich volgens het besluit tot inleiding van de procedure in overeenstemming met het besluit Sernam 1 ontwikkelden, voor een correcte afwikkeling zou worden gezorgd (met name wat betreft het daadwerkelijk openstellen voor concurrentie van de betrokken markten per 31 januari 2003 [1] — het gaat daarbij om de tussen de SNCF en de SCS Sernam gesloten contracten voor het vervoer van reizigersbagage, het vervoer van dagbladen en tijdschriften en het vervoer van benodigdheden voor de SNCF); zij merkte daarbij tevens op dat deze twijfels een nieuwe analyse van het dossier noodzakelijk maakten op basis van een bijgewerkt volledig herstructureringsplan waarin de nieuwe omstandigheden waren verdisconteerd.

2.7 **Latere ontwikkelingen**

(44) Na de inleiding van de procedure door de Commissie en overeenkomstig de ontbindende voorwaarden in de overeenkomst tussen de SNCF en Geodis enerzijds, en COGIP anderzijds, die gelden bij inleiding van de procedure door de Commissie of ingeval beroep wordt aangetekend bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen [2], heeft de SNCF de aandelenparticipatie van 15 % in Sernam die door Geodis respectievelijk COGIP was verworven, weer moeten terugkopen.

(45) Volgens de recentste door Frankrijk verstrekte informatie is aan Sernam sinds dit een dochteronderneming is geworden 489,1 M€ aan steun uitgekeerd. Dit bedrag omvat 6,7 M€ initieel kapitaal, 419,6 M€ werkkapitaal, een lening van 33,5 M€ in de vorm van een participatie en een bedrag van 29,3 M€ voor extra kosten voor het spoorwegpersoneel [3]. Dit totaal komt overeen met het bedrag van 448 M€ aan herstructureringssteun waarin was voorzien in het in mei 2001 door de Commissie goedgekeurde plan, vermeerderd met 41 M€ voor de aanpassing aan de nieuwe omstandigheden die zijn opgetreden na het besluit van de Commissie (tegenprestatie voor extra inspanningen, met name het sluiten van vestigingen).

(46) De overige ontwikkelingen die door Frankrijk, in hoofdzaak bij de presentatie van zijn commentaar op de inleiding van de procedure, zijn aangekondigd, onder andere de bijwerking van het herstructureringsplan voor Sernam, worden hieronder beknopt weergegeven in het gedeelte over de opmerkingen van Frankrijk.

(47) Voorts hebben de Franse autoriteiten […] […] hun besluit om Sernam te verkopen kenbaar gemaakt. De verkoopvoorwaarden zijn:

— een transparante en niet-discriminerende procedure,

— zoeken naar een Europese koper en

— verkoop tegen de marktprijs.

(48) Daartoe hebben zij een bank ingeschakeld die is belast met de inventarisatie van de potentiële kopers op Europees niveau. Volgens de Franse autoriteiten zou de uiterste datum voor deze verkoop […] zijn.

(49) De Commissie neemt derhalve akte van het voornemen van de Franse autoriteiten om Sernam in zijn geheel (met alle activa en passiva) te verkopen.

3. **OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN**

(50) De gemeenschappelijke opmerkingen van een aantal derde partijen die anoniem willen blijven worden hieronder samengevat. In het licht van de omstandigheden van de zaak en met name van de door de Commissie bij de inleiding van de procedure gepresenteerde conclusies, maken deze derde partijen de volgende opmerkingen:

(51) Voorwaarde voor toestemming voor het herstructureringsplan was dat het merendeel van de aandelen in Sernam die in het bezit waren van de SNCF werd verkocht aan een particulier investeerder die zich ertoe verbond zelf een aandeel van ongeveer 20 % in de herstructureringskosten voor Sernam te nemen;

(52) Sernam had voor deze herstructureringssteun een voldoende tegenprestatie moeten leveren in de vorm van een inkrimping van zijn omzet (met tenminste 18 %) en van zijn marktaandeel, om elke ongerechtvaardigde concurrentievervalsing te voorkomen. Wat dit betreft, merken de klagers op dat de Commissie in punt 75, vierde alinea, van haar samenvatting het volgende aangeeft: „Hoewel Frankrijk heeft voorgesteld […] [4] bijkomende vestigingen van Sernam te sluiten, is niet duidelijk of enerzijds deze tegenprestatie toereikend zal zijn en anderzijds of zij aanvaardbaar zou zijn, gezien de nieuwe context van het dossier zoals hierboven beschreven". De klagers zijn van oordeel dat de sluiting van extra vestigingen in geen geval een voldoende tegenprestatie kan vormen voor de aanzienlijke verhoging (met tenminste 108 miljoen euro (67 + 41 M€)) van het door Sernam gevraagde bedrag aan herstructureringssteun en voor de verlenging van de herstructureringsperiode met tenminste één jaar;

([1]) Overeenkomstig Richtlijn 93/38/EEG van de Raad van 14 juni 1993 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en telecommunicatie (PB L 199 van 9.8.1993, blz. 84), zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/4/EG van het Europees Parlement en de Raad (PBL 101 van 1.4.1998, blz.1). Richtlijn 93/38/EEG is vervangen door Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 134 van 30.4.2004, blz.1).

([2]) In haar besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie deze ontbindende voorwaarden als strijdig met het Gemeenschapsrecht aangemerkt.

([3]) Door de SNCF aan Sernam betaalde compensatie voor de meerkosten die verbonden zijn aan het spoorwegpersoneel dat in dienst is van Sernam.

([4]) Niet-gepubliceerde vertrouwelijke informatie.

(53) Het in 2001 goedgekeurde steunbedrag had niet meer mogen bedragen dan het voor het herstel van de levensvatbaarheid van Sernam vereiste minimum. De Commissie zou er nu met name voor moeten zorgen dat Sernam niet over zodanige liquiditeiten kan beschikken dat het bedrijf, zoals het nu doet, lagere prijzen dan het marktniveau kan blijven toepassen en door kan gaan met ervaren personeel bij zijn concurrenten weg te kapen (zie punt 96 van de samenvatting van de Commissie);

(54) De klagers zijn van mening dat Sernam geen toestemming zou mogen krijgen om een nieuwe herstructureringspoging te ondernemen, verdere steun te ontvangen en de concurrentie te vervalsen louter omdat het (net zoals de SNCF) de in het besluit van 23 mei 2001 vastgestelde voorwaarden niet in acht neemt;

(55) De Commissie zou elk nieuw investerings- en ontwikkelingsplan dat door Sernam/SNCF en Frankrijk wordt voorgelegd moeten afwijzen, aangezien Sernam/SNCF en Geodis willens en wetens de bepalingen van het bij het besluit van de Commissie goedgekeurde herstructureringsplan overtreden en deze partijen, blijkens de ontbindende voorwaarden van het door de SNCF en Geodis ondertekende protocol van overeenstemming, zijn overeengekomen niet aan enig onderzoek van de Commissie inzake het oorspronkelijke herstructureringsplan deel te nemen.

(56) De Commissie moet er op basis van het principe van eenmalige steun op toezien dat Sernam geen toestemming krijgt om bijkomende steun te ontvangen. Aangezien de maatregelen die door de SNCF zijn getroffen om Sernam te privatiseren en uitvoering te geven aan het goedgekeurde herstructureringsplan onvoldoende zijn gebleken om de levensvatbaarheid van Sernam binnen de voorgeschreven termijn te herstellen, zou de Commissie de nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat Sernam wordt geliquideerd en geen toegang meer krijgt tot nieuwe staatssteun.

(57) Bij brief van 19 mei 2004, die op 24 mei 2004 werd geregistreerd, hebben de betrokken derde partijen aanvullende informatie toegezonden waaruit blijkt dat in de twaalf maanden voorafgaand aan maart 2004 het aantal bedrijfssluitingen in de Franse vervoerssector met 21,37 % is gestegen (bron Insee). Volgens deze derde partijen zijn de ernstige financiële moeilijkheden waarin de wegvervoerssector in Frankrijk verkeert toe te schrijven „aan de ongunstige conjunctuur, maar daarnaast ook aan structurele oorzaken. Bij gebrek aan eigen vermogen en cashflow hebben de vervoersondernemingen geen enkele manoeuvreerruimte. Zodra zij een contract verliezen of een van hun klanten failliet gaat kunnen zij dit dan ook niet echt opvangen. Aangezien zij vaak onvoldoende garanties kunnen geven, kunnen de vervoerders moeilijker het vertrouwen van de banken, de bevrachters en ook van hun leveranciers winnen”.

(58) De betrokken derde partijen vermelden daarnaast verschillende voorbeelden van klanten van onderneming „X” ([1]) bij wie Sernam nog onlangs offertes zou hebben ingediend voor prijzen die 10 % à 30 % lager liggen dan de door de onderneming „X” gehanteerde prijzen:

Klanten van „X”	Door Sernam aangeboden korting op de prijs van „X”	Regio
Klant 1	-30 %	Amiens
Klant 2	-15 %	Paris
Klant 3	-10 %	Pans
Klant 4	-20 %	Paris
Klant 5	-20 %	Pans
Klant 6	-20 %	Paris

(59) Deze derde partijen vermelden daarnaast dat Sernam systematisch personeel bij het bedrijf „X” heeft weggehaald ([2]) door 30 % meer te bieden dan de door het bedrijf „X” betaalde salarissen.

(60) De derde partijen concluderen daaruit dat Sernam poogt de steun die het ontvangt te gebruiken om een concurrentievoordeel op de markt te verwerven ten nadele van zijn concurrenten. Zij verzoeken om een negatief besluit en vragen de reeds aan Sernam uitgekeerde steun onmiddellijk terug te vorderen. Voorts vragen zij dat een eventuele verkoop van Sernam plaatsvindt onder dezelfde voorwaarden als die welke in 2001 aan Geodis zijn opgelegd, en dat daartoe een passende aanbesteding wordt gehouden.

4. **COMMENTAAR VAN FRANKRIJK**

(61) Bij brieven van 19 juni 2003, 26 november 2003 en 14 april 2004 heeft Frankrijk commentaar ingestuurd op de inleiding van de procedure door de Commissie, op het door derde partijen geleverde commentaar en op de voorbije werkbijeenkomsten.

SAMENVATTING VAN HET COMMENTAAR VAN FRANKRIJK

(62) De Franse autoriteiten zijn van oordeel dat zij voldoende elementen hebben aangedragen om de door de Commissie geuite twijfels te weerleggen:

— de omzet van Sernam is wel degelijk aanzienlijk teruggebracht;

([1]) Die in hetzelfde marktsegment met Sernam concurreert.
([2]) Met name in de regio Parijs.

— de SNCF treedt niet in de plaats van Geodis ter dekking van de behoefte aan werkkapitaal van Sernam. Deze financieringsbehoefte, die in 2001 nog op 67 M€ werd geraamd, bedraagt thans nog maar 7,8 M€ en zal worden gedekt door lopende bankkredietlijnen;

— de verkoopprijs van zowel de koeriersdienst als de dienst gegroepeerd vervoer en de express s dienst is wel degelijk gestegen tussen 2000, 2001 en 2002;

— de markten voor bagage, dagbladen en tijdschriften en benodigdheden zijn wel degelijk opengesteld voor de concurrentie; de met die markten gemoeide bedragen zijn ongewijzigd gebleven;

— SERNAM heeft wel degelijk een kwaliteitscertificaat gekregen, meer bepaald het CLIQ-label;

— de omschakeling van Sernam op express s koeriersdiensen heeft wel degelijk plaatsgevonden. Dit is trouwens een van de factoren die bepalend zijn voor het welslagen van het herstelplan voor Sernam.

— de ontwikkeling van TBE is eveneens een van de kernelementen voor de ontwikkeling van Sernam.

(63) Voorts zijn, zoals door de Commissie zelf in haar besluit tot inleiding van de procedure wordt erkend, ook de overige elementen van het plan in acht genomen:

— met de sluiting van de vestigingen is een begin gemaakt en deze gaat door na het besluit Sernam 1;

— in twee jaar is 4/5 van het personeel vervangen, als gevolg van de terugkeer van het spoorwegpersoneel naar de SNCF, en dit heeft het mogelijk gemaakt een nieuw systeem voor interne communicatie op te zetten dat praktijkgericht is en waarbij wordt ingespeeld op locale initiatieven om een nieuwe resultaatgerichte bedrijfscultuur te ontwikkelen;

— de reorganisatie van de productielocaties is aan de gang;

— er zijn opleidingen voor het personeel op poten gezet;

— de invoering van het nieuwe vervoersplan is afgerond;

— de afstemming van de computersystemen op die van Geodis is eveneens tot een goed einde gebracht.

(64) Alleen de aanhechting van Sernam aan de Geodis-groep kon niet worden gerealiseerd onder de voorwaarden en binnen de termijn die waren overeengekomen in het op 21 april 2000 tussen de SNCF en Geodis ondertekende protocol van overeenstemming.

MEER GEDETAILLEERD COMMENTAAR VAN FRANKRIJK

4.1 **Verstreken geldigheid van de overeenkomsten van de SNCF met Geodis en COGIP**

(65) De Franse autoriteiten melden dat de tussen Geodis en COGIP gesloten protocollen niet langer van kracht zijn als gevolg van de inleiding van de procedure door de Commissie, welke gold als een ontbindende voorwaarde. Bijgevolg heeft de SNCF de door Geodis resp. COGIP verworven 15 % van de aandelen weer overgenomen.

(66) Wat betreft de ontbindende voorwaarden bij de tussen de SNCF en Geodis en tussen de SNCF en COGIP ondertekende protocollen, zijn de Franse autoriteiten van mening dat deze noch buitensporig, noch strijdig met het Gemeenschapsrecht waren, gezien de door de investeerder genomen risico's. Aangezien er op 31 december 2000 (de aan de ontbindende voorwaarden verbonden datum) nog geen besluit van de Commissie was gevallen, had Geodis ermee ingestemd het protocol van overeenstemming te verlengen van 21 april 2000 tot 30 juni 2001 (dit protocol bevatte een opschortende voorwaarde die gekoppeld was aan de goedkeuring van een definitieve verenigbaarheidsverklaring door de Commissie vóór 31 december 2000). Intussen werd op 23 mei 2001 het besluit Sernam 1 vastgesteld. Volgens de Franse autoriteiten is dit besluit echter pas op 14 september 2001, twee maanden na de bekendmaking daarvan, definitief van kracht geworden. Op dat moment had het protocol zijn geldigheid verloren en heeft de SNCF zich gedwongen gezien met Geodis over een nieuw protocol te onderhandelen. In dit verband wordt erop gewezen dat, hoewel de SNCF met 45 % van het maatschappelijk kapitaal de grootste aandeelhouder van Geodis is, zij er de zeggenschap niet over heeft en bovendien niet mag meestemmen over besluiten van Geodis die betrekking hebben op Sernam. De SNCF beschikte dus over geen enkele bevoegdheid waardoor zij Geodis had kunnen dwingen een ongeldig geworden protocol toe te passen, ook al was het besluit van kracht zodra het ter kennis van de lidstaat was gebracht. Daarentegen heeft de SNCF alles gedaan wat in haar vermogen lag om het herstructureringsplan toe te passen.

(67) De Franse autoriteiten concluderen hieruit dat het einde van de geldigheid van het eerste protocol (door het ontbreken van een definitief besluit ten aanzien van Geodis vóór 30 juni 2001), de duur van de onderhandelingen over het tweede protocol en de door Geodis (vanwege zijn financiële problemen) opgelegde wijzigingen ten opzichte van het eerste protocol noch Sernam, noch de SNCF, noch de Franse autoriteiten aan te rekenen zijn.

(68) Toch heeft volgens de Franse autoriteiten de ongeldigheid van deze overeenkomsten niet verhinderd dat de synergie tussen Geodis, COGIP en Sernam zich verder heeft ontwikkeld. […].

4.2 **Termijn voor de tenuitvoerlegging van het plan**

(69) De Franse autoriteiten melden dat, hoewel reeds in 2000 saneringsmaatregelen zijn getroffen, met de uitvoering van het herstructureringsplan pas echt een begin is gemaakt op 1 januari 2003, bij het aantreden van de heer Charles Henri Brousseaud als president-directeur en van de heer Jean Michel Tremelet als financieel directeur van Sernam, dus met zes maanden vertraging.

4.3 **Verhoging van de steun met 41 M€**

(70) Frankrijk deelt mee dat deze financieringsbehoefte hoofdzakelijk betrekking heeft op het dekken van de verliezen die zijn gemaakt in de loop van de periode die nodig was voor de onderhandelingen en op de aanpassing van het plan aan de nieuwe omstandigheden. Deze nieuwe omstandigheden zijn het gevolg van de veranderingen die zowel bij Geodis als in de algemene economische situatie zijn opgetreden tijdens de behandeling van het dossier door de Commissie na het besluit Sernam 1.

a) Effect van de kwaliteitsdaling van de spoorwegdienst ([…] M€): na een staking van twee weken in het voorjaar van 2001 heeft de SNCF de opschorting van de toepassing van het spoorvervoersplan rond het knooppunt Villeneuve St-Georges moeten accepteren. Om het klantenverlies te beperken heeft Sernam dit plan op stel en sprong moeten vervangen door een wegvervoersplan dat door de haast niet optimaal kon worden uitgewerkt; ook kon niet in gunstige omstandigheden over de prijzen worden onderhandeld. Daardoor heeft Sernam in 2001 een nadeel geleden van naar schatting […] M€, inclusief een omzetverlies van […] M€ en een bedrag van […] M€ aan kosten in verband met de extra geschillen waarmee Sernam is geconfronteerd.

b) Vertraging bij de tenuitvoerlegging van het herstelplan ([…] M€): bovenop deze kwaliteitsdaling van de spoorwegdienst kwamen nog de exploitatieverliezen tijdens de zeven maanden durende periode van onzekerheid (van juni tot december 2001) waarin moeizaam met Geodis werd onderhandeld. Door het aflopen eind 2000 van de overeenkomsten tussen de SNCF en Geodis, heeft de SNCF zich gedwongen gezien opnieuw met Geodis te onderhandelen over een nieuw protocol van overeenstemming, dat eind 2001 (op 21 december 2001) is ondertekend; de overige overnamekandidaten die zich bij de aanbesteding hadden gemeld hadden zich intussen op andere investeringen gericht. Deze besprekingen werden nog bemoeilijkt door het feit dat de positie van Geodis zelf in de loop van 2001 was achteruitgegaan. De extra termijn voor de ondertekening van de nieuwe overeenkomsten heeft ertoe geleid dat de periode van zware verliezen met dezelfde duur is verlengd door de als gevolg van de onderhandelingen opgelopen vertraging bij de tenuitvoerlegging van het herstelplan, waarmee pas op 1 januari 2002 een begin kon worden gemaakt. De gecumuleerde extra verliezen bedragen circa […]* M€.

c) Extra kosten voor de sluiting van agentschappen ([…] M€) en algehele besparing op de extra kosten voor het spoorwegpersoneel ([…] M€): De overschrijding van de financieringsgrens voor het herstructureringsplan ([…] M€) wordt hoofdzakelijk verklaard door het feit dat de kosten voor het sluiten van de agentschappen (ontslagen, aanscherping van de sociale wetgeving, enz.) hoger zijn uitgevallen dan verwacht. Deze extra kosten zijn over het geheel genomen gecompenseerd door lagere extra kosten voor werknemers met de status van spoorwegpersoneel ([…] M€). Een groter aantal vast aangestelde personeelsleden dan verwacht heeft — ook sneller dan verwacht — om terugkeer naar de SNCF verzocht, maar de eisen qua standplaats van deze personeelsleden hebben hun herplaatsing vertraagd, hebben het functioneren van de agentschappen helpen verstoren en hebben bijgedragen tot een verzwaring van de aan deze terugkeer verbonden lasten in vergelijking met gangbare sociale plannen. Het oorspronkelijke plan voorzag in het in dienst houden van […] vast aangestelde werknemers (spoorwegpersoneel). In werkelijkheid is slechts […] man spoorwegpersoneel bij Sernam aan het werk gebleven, hetgeen een besparing op de verwachte extra kosten van naar schatting […] M€ heeft opgeleverd. Parallel hiermee heeft Sernam, doordat personeelsleden sneller en in grotere aantallen dan verwacht (bijna […] alleen al in november 2000 en bijna […] binnen een periode van vier maanden in 2001) naar de SNCF zijn teruggekeerd, in hoog tempo meer personeel zonder opleiding met een privaatrechtelijk contract in dienst moeten nemen dan gepland. Ten slotte is het overtallige personeel geleidelijk ontslagen, hetgeen ook weer extra kosten opleverde vergeleken met de prognoses van het oorspronkelijke plan.

d) Participerende lening ([…] M€): overeenkomstig het op 21 december 2001 met Geodis ondertekende protocol van overeenstemming is op het bedrag van de werkelijk door de SNCF uitgekeerde participerende lening het bedrag van de reeds uitgevoerde investeringen ten laste van de boekjaren 2000 en 2001 in mindering gebracht. Het bedrag van de uitgekeerde lening is daarbij verminderd met […] M€.

4.4 **De van Geodis verwachte 67 M€ (op grond van het besluit van 23 mei 2001)**

(71) Volgens de Franse autoriteiten moest de totale kostprijs van de herstructuring waarvan in het besluit Sernam 1 was uitgegaan, namelijk 515 M€, voor 448 M€ door de SNCF en voor 67 M€ door Geodis worden gefinancierd. De hoge post van 61 M€ voor werkkapitaal heeft te maken met de desorganisatie aan het eind van 2000 die het gevolg was van de massale terugkeer van spoorwegpersoneel (meer dan 1600 mensen voor het boekjaar 2000). Frankrijk geeft aan dat dit bedrag staat voor het exploitatiekrediet dat door Geodis aan Serman werd verleend (financiering van werkkapitaal). Deze ontregeling heeft gezorgd voor vertragingen en incidenten bij het goederenvervoer, met een groot aantal geschillen en een zeer aanzienlijke verlenging van het klantenkrediet tot gevolg. Eind 2000 bedroeg de inningstermijn voor uitstaande klantenschulden gemiddeld vier maanden. De Franse autoriteiten vermelden dat in de eerste helft van 2002 de geraamde behoefte aan werkkapitaal met […] M€ was gedaald, uitgaande van een gemiddeld krediet ten belope van dertig dagen omzet en gefinancierd via gangbare bankformules. Op 31 december 2002 bedroeg de werkkapitaalbehoefte nog slechts […] M€, een bedrag dat werd gefinancierd via normale bankkredietlijnen. Volgens Frankrijk kan op grond van de door Sernam getroffen maatregelen om de behoefte aan werkkapitaal terug te dringen dus worden gesteld dat het oorspronkelijk begrote bedrag van 67 M€, dat door Geodis moest worden gefinancierd, niet langer noodzakelijk is.

4.5 **Door Sernam gehanteerde prijzen**

(72) Volgens de Franse autoriteiten past Sernam sinds 1995 een nieuwe opwaartse tariefstrategie toe waarmee wordt beoogd de rendabiliteit van zijn activiteiten te herstellen en waarbij de opbrengst van express s- en koeriersdiensten wordt herbeoordeeld. Dit beleid heeft tot concrete resultaten geleid, zoals hieronder te zien is:

(73) Express koeriersdienst: om de door Sernam gehanteerde prijsstelling en de marktprijzen met elkaar te vergelijken heeft Sernam als indicator de prijs per kilo genomen. Het gemiddelde gewicht per zending bij Sernam is namelijk hoger is dan het gemiddelde gewicht voor de markt als geheel ([…] kg tegen 29 kg eind juni 2003). Nu is het zo dat de kilogramprijs terugloopt naarmate het totale gewicht van de zending stijgt. Ter wille van de vergelijkbaarheid van de gegevens heeft Sernam ervoor gekozen de kilogramprijs te vergelijken bij zendingen met een gewicht tussen 25 kg en 35 kg, dus het op de express markt geconstateerde gemiddelde zendingsgewicht.

Tweede halfjaar 2003 Express	Sernam (totaal)	Sernam in de gewichtsklasse 25 - 35 kg	Markt (zelfde-gewicht)
Prijs/kilo in €	[…]	[…]	1,07
Zendingsgewicht in kg	[…]	[…]	29,00

(74) Voor Sernam-zendingen in de gemiddelde gewichtsklasse bedraagt de prijs dus […] €/kg, tegen een gemiddelde marktprijs van 1,07 €/kg. Binnen deze gemiddelde gewichtsklasse is de door Sernam gehanteerde prijs dus hoger dan de marktprijs.

(75) Bovendien delen de Franse autoriteiten mee dat de door Sernam toegepaste prijzen in het eerste kwartaal van 2003 […] punten hoger waren dan in het eerste kwartaal van 2001, terwijl de marktprijzen in die periode met 13 punten zijn gestegen. Binnen hetzelfde tijdsbestek is het zendingsgewicht bij Sernam zeer aanzienlijk toegenomen (met […] punten), terwijl dit gewicht voor de markt als geheel is teruggelopen (met 7 punten). Aangezien de kiloprijs afneemt met het gewicht, zou mogen worden verwacht dat, wanneer het gemiddelde gewicht van de door Sernam verrichte zendingen aanzienlijk toeneemt terwijl het zendingsgewicht voor de markt als geheel juist in dalende lijn gaat, de waarde van de kiloprijsindicator bij Sernam sterk zou teruglopen. De kiloprijsindicator bij Sernam neemt echter juist toe, en zelfs in sterkere mate dan op de markt. De opwaartse ontwikkeling van de kiloprijs bij Sernam is dus aanzienlijk sterker dan de ontwikkeling op de markt als geheel. Deze constatering wordt bevestigd door de voor het tweede kwartaal van 2003 beschikbare gegevens, exclusief nachtelijke leveringen, betreffende Sernam.

(76) Traditionele koeriersdienst: de Franse autoriteiten geven aan dat een zelfde analyse is uitgevoerd ten aanzien van zendingen met een gewicht tussen 95 en 105 kg (het gemiddelde zendingsgewicht dat op de koeriersmarkt is genoteerd).

(77)

Tweede halfjaar 2003 Koeriersdienst	Sernarn	Sernam in de gewichtsklasse 95-105 kg	Markt
Prijs/kilo in €	[…]	[…]	0,33
Zendingsgewicht in kg	[…]	[…]	98,00

(78) Voor zendingen in de gemiddelde gewichtsklasse op de markt brengt Sernam […] €/kg in rekening, hetgeen dus hoger is dan de marktprijs.

(79) Tevens delen de Franse autoriteiten mee dat tussen het eerste kwartaal van 2001 en het tweede kwartaal van 2003 de door Sernam toegepaste prijzen met […] meer zijn gestegen dan de marktprijzen (en tussen het eerste kwartaal van 2001 en het tweede kwartaal van 2003 een identiek verloop hebben gekend als de prijzen op de markt). In dezelfde periode is het zendingsgewicht bij Sernam licht gestegen (met […] punten), terwijl voor de markt als geheel een daling werd geconstateerd (met 3 punten). Aangezien de kiloprijs afneemt met het gewicht, is de kiloprijsontwikkeling bij Sernam dus eveneens aanzienlijker geweest dan op de markt. Deze constatering wordt bevestigd door de voor het tweede kwartaal van 2003 beschikbare gegevens.

4.6 **Ontwikkeling van het resultaat van Sernam**

(80) De Franse autoriteiten geven eerst en vooral aan dat Sernam wettelijk niet is gehouden geconsolideerde rekeningen op te stellen en dat Sernam bijgevolg niet kan worden verweten dat het geen informatie over dergelijke rekeningen heeft gepubliceerd. Niettemin hebben de Franse autoriteiten de Commissie de geconsolideerde financiële staten van Sernam voor het boekjaar 2002 doen toekomen.

(81) Wat betreft de ontwikkeling van de resultaten vanaf 2000 tot aan de prognoses voor 2006, verstrekken de Franse autoriteiten de volgende gegevens:

	2000	2001	2002	03 progn.	03 reëel	2004	2005	2006
Omzet	552	573	449	430	414	431	452	449
Bruto exploitatie-overschot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afschrijvingen	n.b.	[…]	[…]	[…]	n.b.	[…]	[…]	[…]
Voorzieningen	n.b.	[…]	[…]	[…]	n.b.	[…]	[…]	[…]
Herstructureringskosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afstand participerende lening	n.b.	[…]	[…]	[…]	n.b.	[…]	[…]	[…]
Financieel resultaat	n.b.	[…]	[…]	[…]	n.b.	[…]	[…]	[…]
Resultaat vóór belasting	-104.0	-102.0	-78.3	-87.1	-85.0	-40.9	0.1	3.4

(82) Volgens deze gegevens, en op basis van de voorgenomen en reeds gedeeltelijk uitgevoerde herstructureringsmaatregelen, zou Sernam in 2005 quitte moeten spelen en in 2006 opnieuw winst moeten gaan maken.

4.7 **Marktaandeel van Sernam**

(83) Hieronder volgt een tabel met een indeling van de exploitanten naar activiteit, die door de accountants op basis van de cijfers in het blad Logistique Magazine is opgesteld. Volgens de Franse autoriteiten blijkt daaruit eerst en vooral dat Sernam tussen 1998 en 2002 is opgeschoven van de derde naar de tiende plaats op de ranglijst van Franse koeriersbedrijven en tijdens dezelfde periode van de vijfde naar de zesde plaats op de ranglijst van express sbedrijven. Deze tabel is verstrekt door de Franse autoriteiten.

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Marktaandeel in %	Plaats	Marktaandeel in %	Plaats	Marktaandeel in %	Plaats	Marktaandeel in %	Plaats	Marktaandeel in %	Plaats
Messagerie France	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Express France	8,5	5	7	5	7.39	6	5.3	b	4.52	6
Messagerie Internationale	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	
	Marktaandeel in %	Plaats	Marktaandeel in %	Plaats	Marktaandeel in %	Plaats	Marktaandeel in %	Plaats	Marktaandeel in %	Plaats
Express International	1	9	2.21	7	1,01	ı	1,14	b	0.83	
	5,4		4,98		4,23		4,21		3,38	

4.8 **Daling van de omzet**

(84) Volgens de brief van de Franse autoriteiten van 14 april 2004 heeft de omzet van Sernam zich als volgt ontwikkeld:

Omzet-1								
Omzet Sernam	2000	2001	2002	2003 (progn.)	2003 (reëel)	2004	2005	2006
Omzet Sernam in M€	552	573	449	430	414	431	452	449
Omzet Sernam (basis 100 in 2000)	100	104	81	78	75	n.a.	n.a.	n.a.
Jaarlijkse omzetdaling in M€		4	-22	-4	-6	n.a.	n.a.	n.a.
Omzetverloop in % tussen 2000 en betreffend jaar (*)		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

Omzet-2					
Brutogegevens express — koeriersdienst in cijfers (ongecorrigeerd voor marktverloop)	2000	2001	2002	2003	verloop tussen 2000 en 2003 in %
Omzet express Sernam in M€	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omzet koeriersdienst Sernam in M€	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ratio express/koeriersdienst Sernam	[…]	[…]	[…]	[…]	
Omzet express + koeriersdienst (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
Aandeel express in % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
Aandeel koeriersdienst in % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	

Omzet-3					
Gegevens express — koeriersdienst in punten (basis 100 in 2000) (gecorrigeerd voor markteffecten)	2000	2001	2002	2003	verloop tussen 2000 en 2003 in punten
Express Sernam (gecorrigeerd voor markteffecten)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Koeriersdienst Sernam (gecorrigeerd voor markteffecten)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ratio express/koeriersdienst (gecorrigeerd voor markteffecten)	[…]	[…]	[…]	[…]	

(*) Informatie die niet rechtstreeks afkomstig is van de Franse autoriteiten, maar door de Commissie is toegevoegd.

(85) Volgens de door Frankrijk verstrekte gegevens blijkt uit de ontwikkeling van de tussen 2000 en 2003 door Sernam gerealiseerde omzet in de sectoren koeriersdienst en express s dienst dat het aandeel van Sernam in beide markten is teruggelopen enerzijds, en het bedrijf zich in zekere mate heeft geheroriënteerd op express s diensten anderzijds.

(86) De omzet van Sernam is tussen 2000 en 2005 met 18 % gedaald. Tussen 2000 en 2003 zou het aandeel van traditionele koeriersdiensten in de omzet met […] % en het aandeel van express s koeriersdiensten met […] % zijn teruggelopen. Rekening houdend met de door de Franse autoriteiten aangebrachte correcties om rekening te houden met de marktontwikkeling, is de omzetdaling bij de koeriersdiensten van Sernam in dezelfde periode nog aanzienlijk groter geweest ([…] %), terwijl voor express s diensten de omzetdaling iets kleiner uitvalt, namelijk […] % in plaats van […] %.

(87) Bovendien zijn volgens de Franse autoriteiten de activiteiten enigszins geheroriënteerd, in die zin dat de verhouding express s/traditionele koeriersdienst, die in 2000 nog […] bedroeg, is gestegen tot […] in 2003. Het aandeel traditionele koeriersdiensten van Sernam is dus gedaald ten gunste van de express s dienst. Vanuit een ander oogpunt gezien, namelijk uitgaande van de gezamenlijke omzet van de traditionele en de express s koeriersdienst, neemt de traditionele dienst met […] % in 2000 en […] % in 2003 tegen […] % resp. […] % voor de express s dienst echter het leeuwendeel van de activiteiten voor zijn rekening.

4.9 **Inkrimping van het personeel**

(88) Het personeel van Sernam is ingekrompen zoals hieronder aangegeven:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Besluit van 23.5.2001	5050			3900		2600	
Sterkte op 31.12			4257	3800	3259	2995	[…]

(89) Volgens het besluit van 23 mei 2001 moest de personeelssterkte in 2004 tot 2600 zijn teruggebracht. In werkelijkheid zal het aantal personeelsleden in 2004 nog 2995 bedragen, maar zal het in 2005 tot […] zijn teruggelopen, dus minder dan het streefcijfer voor 2004.

(90) De voorgeschreven personeelsinkrimping moet aanzienlijke besparingen mogelijk maken en moet Sernam de nodige flexibiliteit en wendbaarheid geven om zijn innovatieve doelstellingen te bereiken.

4.10 **Sluiting en reorganisatie van vestigingen**

(91) Sluiting van vestigingen: de Franse autoriteiten delen mee dat Sernam, wat de sluiting van sorteercentra betreft, de in het besluit van 23 mei 2001 opgenomen doelstellingen zal overtreffen:

	1999	2001 (31.12)	2002 (30.6)	Doeleind 2002	Doeleind 2003		
Doel besluit 23.5.2001	107	87	80	74	72	32.71 %	
(per 31.12 van elk jaar)		2001 (31.12)	2002 (31.12)		2003 (31.12)	2004 (31.12)	2005 (31.12)
Aantal Sernam-locaties		87	74		62	61	61
Verloop in % tussen 1999 en 2005							–3

Volgens de Franse autoriteiten zijn de cursieve cijfers prognoses.

(92) Reorganisatie van vestigingen: het oude Sernam-netwerk was uiterst slecht ingesteld op het maken van winst; het was namelijk te uitgebreid (qua aantal vestigingen) en geografisch slecht opgezet (met name met in het centrum van Parijs gelegen en dus zeer kostbare vestigingen), en werkte met gebrekkig ingerichte sorteercentra ([1]). Door het aantal vestigingen met bijna de helft in te krimpen en de sorteeractiviteiten gedeeltelijk van het stadscentrum naar de buitenwijken en naar op het wegvervoer afgestemde locaties over te brengen, konden de huurlasten van Sernam tot de helft worden beperkt; deze maatregelen vormden de sleutel tot de rationalisatie en het efficiënter maken van het gegroepeerd vervoer en de koeriersdienst, en zodoende tot een duurzaam herstel van de economische levensvatbaarheid van het bedrijf.

4.11 **De localisatie en modernisering van de overblijvende vestigingen**

(93) Van de resterende vestigingen van Sernam zijn er 25 waarvan de fysieke kenmerken onverenigbaar zijn met de huidige productiviteitseisen in de sector. De meeste daarvan liggen in de grote steden, maar zijn onmisbaar voor het voortbestaan en de integriteit van het Sernam-netwerk. Om deze vestigingen weer economisch levensvatbaar te maken heeft Sernam een moderniseringsbeleid ontwikkeld voor de locaties met een bevredigende geografische ligging (drie vestigingen) en heeft het, wanneer dit niet het geval is, besloten tot delocalisatie (22 vestigingen). De delocalisatie vindt plaats naar door Sernam gerenoveerde bestaande installaties of naar nieuwe installaties.

([1]) De Franse autoriteiten melden dat de gebruikte lokalen voor een deel verouderd waren. Zij lagen vaak in stadscentra en niet, zoals die van de meeste concurrerende koeriersbedrijven, in uit logistiek oogpunt geschiktere gebieden aan de rand van de stad, die sneller bereikbaar zijn vanaf de hoofdwegen en beter gelegen zijn ten opzichte van de industrieterreinen waar de meeste klanten van Sernam gevestigd zijn. Dergelijke locaties leiden ook tot te hoge huren voor Sernam. Gemengde agentschappen spoor-/wegvervoer (perron aan de ene kant, aansluiting op de weg aan de andere kant) worden sinds mei 2001 uitsluitend nog voor vervoer over de weg gebruikt. In die gevallen is er dan nog één laad- en loskade, waardoor de agentschappen onvoldoende productief worden (meer kadeoppervlak dan bij een klassieke tweezijdige opzet, en bijgevolg ook een langere afstand die door de pakketten op de kade moet worden afgelegd, meer personeel om ze te verwerken en meer kans op beschadiging van de pakketten). Bovendien is de inrichting van het buitenterrein niet aangepast aan de eisen van het huidige materieel: de toeritten naar de kades zijn te smal en bemoeilijken het manoeuvreren (zodat het aanrijden langer duurt dan bij installaties met een normale opzet), of maken het hier en daar zelfs onmogelijk, zodat de vrachtwagens door de exploitant niet altijd naar het uit beheersoogpunt meest geschikte deel van de kade kunnen worden gedirigeerd. Door het opschonen van de portefeuille van Sernam en de ongunstige conjunctuur was een flink aantal agentschappen te groot geworden.

(94) Dit moderniserings- en delocalisatieplan zal het mogelijk maken het exploitatieresultaat van het netwerk te verhogen met […] M€ (op basis van een heel boekjaar, exclusief de regio Ile de France, waar twee delocalisaties plaatsvinden en twee vestigingen worden gemoderniseerd). In deze moderne, beveiligde en geoptimaliseerde installaties doet Sernam namelijk het volgende: i) de oppervlakte aan laad- en loskades wordt verminderd met 50 %, ii) het administratief kadepersoneel wordt ingekrompen met […] %, iii) het aantal geschillen in verband met beschadigde pakketten wordt teruggedrongen, iv) het aantal gestolen pakketten wordt verminderd en v) het aanrijden van de vrachtwagens wordt geoptimaliseerd zodat ze minder lang stilstaan. Delocalisatie naar nieuwe installaties levert een gemiddelde besparing van 15 % op de huidige huurkosten op.

4.12 **Nieuwe informaticasystemen**

(95) Met de hulp van Geodis heeft Sernam zijn informaticasysteem omgeschakeld op twee nieuwe programmatuurpakketten voor beheerstaken („Aanael" en „Alizée 2000"), die de toekomstige activiteiten van Sernam moeten optimaliseren.

4.13 **Van „traditionele koeriersdienst" naar „express dienst"**

(96) De Sernam heeft in januari 2003 haar koeriers- en express vervoersplannen samengesmolten [1] tot één rond „Train Bloc Express „TBE" opgebouwd express vervoersplan [2]", aldus de Franse autoriteiten. Door dit vervoersplan is Sernam nu een instrument dat erop is afgestemd om uitsluitend express diensten te verrichten en allemaal producten van express dienstkwaliteit te leveren („ClIQ" certificaten [3], waarmee veiligheid, betrouwbaarheid, tijdigheid en traceerbaarheid van de vervoerde pakketten wordt gegarandeerd), hoewel daarvan slechts een derde echt express koeriersdiensten zal zijn [1]. Deze kwaliteitsgarantie voor de klant heeft met name bijgedragen tot een aanzienlijke vermindering van de kosten van lopende rechtsgedingen en een substantiële daling van de behoefte aan werkkapitaal. [4]

(97) Uit de omzetcijfers van Sernam, uitgesplitst naar de verschillende soorten klanten, blijkt dat […] % van de totale omzet van Sernam (corresponderend met […] % van de clientèle) gemaakt wordt met klanten die gebruik maken van express diensten voor gemengde producten waarbij Sernam niet de gewone koeriersbedrijven zonder express dienstenaanbod beconcurreert. Van de door genoemde klanten gegenereerde […] % omzet houdt:

— […] % verband met express diensten

— […] % verband met koeriersdiensten en

— […] % verband met vrachtdiensten.

(98) De resterende […] % van de omzet van Sernam wordt gegenereerd met klanten die geen gebruik maken van express s vervoer.

---

[1] De Franse autoriteiten hebben dit op de vergadering van 22.3.2004 medegedeeld.

[2] Ter herinnering, het betreft hier i) de „ Urgence Xpress": levering op de dag zelf binnen enkele uren (gebruik makende van de bagageruimtes van de TGV), ii.) Leverings nachts (tussen 4 en 8 uur in eigen ruimte (sas (privatif), iii.) „H Xpress": levering de volgende morgen voor 12 uur, iv.) „Avantage Xpress": levering de volgende dag voor 18 uur, v.) „Tempo Xpress": levering binnen 48/72 uur in Europa, vi.) „Lot Xpress": vervoer van partijen van 1 tot 25 ton in Frankrijk en in Europa en vii.) „Disram": industriële distributie van pallets.

[3] Het „ Cliq"-certificaat garandeert betrouwbaarheid voor alle transportfasen, reactiviteit over het gehele net, veiligheid van heldere procedures en transparantie in real time en in geval van storingen.

[4] De behoeften aan werkkapitaal in verband met inningstermijnen van vorderingen op klanten van meer dan vier maanden eind 2000 vormden een belangrijk deel van eerder genoemde financiële behoeften van 67 miljoen euro. Deze kosten konden tegen 31 december 2002 teruggebracht worden tot [...] miljoen euro, en zouden aan het einde van het herstructureringsplan moeten beantwoorden aan de normen van de bedrijfstak.

4.14 **Van de „weg" naar het „spoor" (Train Bloc Express)**

(99) Het Train Bloc Express „TBE"-concept: De „Train bloc express" „TBE" ([1]) is een volgens een vaste dienstregeling en met een vast aantal wagons rijdende hogesnelheidspendeltrein, die voor conventioneel koeriersvervoer, maar vooral voor express s vervoer wordt ingezet in het kader van een hoogwaardige, betrouwbare, veilige en snelle (160 km per uur op de normale spoorlijnen en 200 km per uur op de TGV-lijnen) dienstverlening, die een late ophaling (dus betere groepering) mogelijk maakt.

(100) Volgens de Franse autoriteiten „houden de specifieke kenmerken van dit dienstaanbod verband met de wijze van spoorvervoer (de TBE worden even strak gevolgd als de TGV-treinen zonder persé op TGV-lijnen te moeten rijden). TBE past in een duurzaam ontwikkelingsbeleid (het is een aanvulling op het wegvervoer per vrachtwagen in een marktsegment — het express s vervoer – waarin sprake is van met 110 km per uur rijdende 12 tons-vrachtwagens, iets wat in de nabije toekomst ter discussie zal worden gesteld in het kader van de ontwikkeling van de Europese regelgeving ([2])). De TBE strookt bovendien volledig met de richtsnoeren van het Witboek voor het vervoersbeleid tot aan 2010 en past binnen de interoperabiliteitsplannen voor de nationale spoorwegnetten. SERNAM heeft de techniek van TBE gekozen om het zwaartepunt van haar activiteit geleidelijk te verplaatsen van het koeriersvervoer naar het express vervoer".

(101) Volgens de door de Franse autoriteiten verstrekte gegevens kan een TBE-wagon ongeveer 100 m³ goederen vervoeren. In 2002 is per dag 1 500 m³ per TBE vervoerd, hetgeen gelijkstaat met ongeveer 30 vrachtwagens per dag. In 2006 wil Sernam dagelijks 6 000 m³ per TBE vervoeren, wat overeenkomt met 120 vrachtwagens per dag, om zo bij te dragen tot ontlasting van de wegen en behoud van het milieu.

(102) Concurrentievermogen van TBE: Twee TBE-pendeltreinen die 's nacht de verbinding verzorgen tussen respectievelijk Parijs en Orange en Parijs, Bordeaux en Toulouse, rijden met snelheden van 160 tot 200 km per uur over de bestaande TGV-lijnen tussen genoemde steden, wat het tot een concurrentieel bijzonder sterke koeriersdienst van het „express"type maakt.

(103) Volgens de Franse autoriteiten is het EXPRESS S VERVOER over lange afstand met speciale snelle voertuigen zich momenteel aan het uitbreiden. Met TBE heeft SERNAM hier een alternatief voor het vervoer over de weg. Reeds nu vervoert SERNAM voor […] miljoen euro (van de […] miljoen euro gegroepeerd vervoer) rechtstreeks per TBE. Het vervoersplan van SERNAM is in technisch opzicht opgebouwd rond TBE en dus onlosmakelijk met deze techniek ([2]) verbonden.

(104) Volgens de Franse autoriteiten vervoeren de koerierbedrijven hun express goederen met lichte wegvoertuigen (12 ton). Voor de lange Noord-Zuid-afstanden gebruikt SERNAM een spoorwegformule met hogere tractiekosten (dus zonder de concurrentie te vervalsen). Deze extra tractiekosten worden wel gecompenseerd door andere optimalisaties in het vervoersplan (latere ophaling, dus betere groepering) met bijkomende voordelen op het gebied van de dienstverlening (snelheid, betrouwbaarheid, veiligheid, zorg voor het milieu ([2])).

(105) TBE is reeds vol: Volgens de Franse autoriteiten is de capaciteit van de verschillende in Frankrijk rijdende TBE's reeds volledig benut en bestudeert Sernam de mogelijkheid om nog meer TBE's in gebruik te nemen om te voldoen aan de groeiende behoefte aan bovengenoemde spoorverbinding wil Sernam in 2005 vier gemengde vestigingen verplaatsen naar goed op het spoorwegnet aangesloten installaties die tweemaal zoveel TBE kunnen verwerken als nu ([3]). Sernam is trouwens al begonnen met de onderhandelingen om ervoor te zorgen dat de SNCF op 1 januari 2005 in staat is haar bovengenoemde extra capaciteit te leveren.

([1]) Opmerking: de TBE bestaat uit conventioneel rollend materieel, dat dankzij technische verbeteringen op hogesnelheidslijnen 200 km per uur kan rijden: i) conventionele locomotieven met een hoog tractievermogen, ii) conventionele spoorwagons met speciale assen, iii) treinen met een beperkte lengte (9 tot 12 wagons naar gelang van de lijnen) met een elektronische en automatische verdeling van de remkracht over de verschillende wagons naargelang van hun positie binnen het treinstel om koppelingbreuken te voorkomen. Bovendien zijn treinstellen in de vorm van blokken vast met elkaar verbonden wagons even betrouwbaar als de TGV. Op basis van haar in het verleden verworven deskundigheid op spoorgebied heeft Sernam een nieuw concept kunnen ontwikkelen, de TBE.

([2]) Door de Commissie onderstreept.

([3]) Het gaat hier om i) twee extra retourpendeltreinen tussen Parijs en Orange, ii) een retourpendeltrein tussen Parijs en Bordeaux en iii) een retourpendel tussen Parijs en Toulouse.

(106) Verder vermelden de Franse autoriteiten met betrekking tot het multimodale vervoersysteem van Sernam (samenbrenging van de vier exploitatierekeningen van de vier multimodale hubs (Paris-Chevaleret, Bordeaux, Toulouse, Orange)) dat de resultaten van de hubs geraamd zijn over de jaren 2004 tot en met 2010 in het kader van een strategie van geleidelijke vervanging van het koeriersvervoer door het express vervoer, met name voor het langeafstandsvervoer (nationale Noord-Zuid-verbindingen).

(107) Door geleidelijke vervanging van het koeriersvervoer door express vervoer per spoor (ondersteund door de druk van een regelgeving die het lange afstandsvervoer per vrachtwagen benadeelt door verlaging van de maximum rijsnelheid) kunnen de resultaten van het multimodale vervoersysteem over de periode 2005-2010 in opeenvolgende etappes worden verbeterd. Aangezien de multimodale hubs geconfigureerd worden voor behandeling van express vervoer, zullen de kosten van de vervanging constant blijven, terwijl de vervoerde waarde stijgt.

(108) Opmerkelijk is dat de resultaatverbetering van de hubs in 2007 (lichtelijk) wordt afgeremd door de bouw van de nieuwe hub […] en een in overleg met de SNCF ontwikkeld systeem van pendeltreinen, waarvan de vaste ontwikkelingskosten worden afgeschreven over het jaar 2007.

(109) De exploitatierekening van het multimodale vervoersysteem over de periode 2003 tot en met 2010 ziet er als volgt uit:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
TOTALE OMZET	[…]	[…]	[…]	[...]	[…]	[…]	[…]	[…]
bijdrage partners	[…]	[…]	[…]	[...]	[…]	[…]	[…]	[…]
TOTALE EXTERNE UITBESTEDING	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
TOTALE INTERNE UITBESTEDING	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
BRUTO OPERATIONELE MARGE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
BEDRIJFSKOSTEN	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NETTOMARGE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ALGEMENE EN ADMINISTRATIEVE KOSTEN	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
BEDRIJFSRESULTAAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(110) De tabel laat een constante ontwikkeling zien met een omzet die in zeven jaar ongeveer verdubbelt en met een exploitatieresultaat dat in genoemde periode ongeveer zal verdrievoudigen.

(111) Partners voor de nationale en internationale TBE: Het systeem lijkt ook op middellange termijn aantrekkelijk voor andere ondernemingen die actief zijn in de koeriersdienstensector.

(112) Volgens de Franse autoriteiten „probeert Sernam zich momenteel andere partners te vinden, teneinde zo snel mogelijk de voor het herstel van Sernam noodzakelijke technische samenwerkingsverbanden te realiseren. Door technische samenwerking kan Sernam locaties van partners gebruiken en de variabele kosten delen, terwijl zij alleen het eigen commerciële team ter plaatse hoeft te hebben. De partnerschappen hebben tot doel om de continuïteit van de ontwikkeling van de onderneming (en vooral van haar TBE-instrument) op middellange termijn en een versnelde verwezenlijking van de doelstellingen van het business-plan (bijvoorbeeld technische samenwerkingsverbanden) op korte termijn te verzekeren".

(113) „De bijdrage van een partner is nodig voor de optimalisering van het TBE-instrument dat, gezien de eisen van het express s vervoer wat betreft betrouwbaarheid, veiligheid, snelheid en verenigbaarheid met milieu-eisen, voor Sernam het instrument van de toekomst is. Voorts is het duidelijk dat het spoor in de express sector op de langere afstanden concurrentieel sterker is (het voordeel van de snelheid gaat dan meer spelen)."

(114) „om genoemde redenen is het TBE een instrument dat een steeds meer op de internationale en grensoverschrijdende verbindingen zal worden ingezet. Samenwerking met een partner van internationaal formaat is dus voor de ontwikkeling van alle mogelijkheden van TBE een vereiste. Op dit ogenblik wordt de express vervoersmarkt gedomineerd door spelers met een internationaal aanbod. Sernam heeft dus internationale partners nodig om haar strategie op het gebied van express vervoer verder te kunnen uitvoeren."

(115) „De Franse autoriteiten bevestigen dus dat hun strategie er nog steeds op gericht is om, in het belang van Sernam, een samenwerkingspartner te zoeken."

(116) De plannen van Geodis op het gebied van express s vervoer en koeriersdiensten zijn uitsluitend op wegvervoer gericht, maar toch is Geodis van plan om voor de lange afstanden via Sernam de TBE-techniek te gaan gebruiken. Ook andere express s vervoerders, zoals TAT Express, hebben aan Sernam hun belangstelling voor genoemde techniek laten blijken.

(117) Een monopolie van Sernam vermijden: in Frankrijk is Sernam een pionier op het gebied van ontwikkeling van koeriersdiensten per spoor volgens de TBE-formule, aangezien zij, aldus de Franse autoriteiten, de enige onderneming is die een nieuw concept van gegroepeerd vervoer per spoor heeft ontwikkeld. „Toch heeft Sernam, volgens de Franse autoriteiten [1] niet het monopolie op TBE, aangezien ieder bedrijf Fret SNCF om een gelijkwaardige dienst kan vragen. Tot nu toe heeft echter geen enkele concurrent van Sernam Fret SNCF daarom expliciet gevraagd. Fret SNCF benadrukt dat zij bereid is voor iedere exploitant onder dezelfde voorwaarden een gelijkwaardige dienst te verrichten. Van haar kant heeft Sernam positief gereageerd op verzoeken om technische samenwerking op TBE-gebied van een exploitant die het nut en de doeltreffendheid van TBE wilde meten."

4.15 **Concurrentie met betrekking tot de SNCF-contracten voor vervoer van dagbladen en tijdschriften, bagage en goederen**

(118) In hun rapport van 17 juni 2002 zeggen de Franse autoriteiten dat zij en SNCF al hun verplichtingen zijn nagekomen. Zij verklaren dat zij genoemde contracten voor concurrentie hebben opengesteld, zoals zij hadden beloofd in hun brieven van 4 december 2000 en 10 april 2001. In antwoord op punt 77 van de beschikking tot inleiding van de procedure vermelden de Franse autoriteiten hierna de data waarop genoemde contracten zijn opengesteld voor concurrentie in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschap*, alsook de betreffende bedragen.

(119) De door Sernam verzorgde diensten zijn de volgende:

— vervoer van administratieve post tussen de sorteercentra,

— vervoer van zakelijke documenten van het directoraat Grandes Lignes,

— vervoer van tickets voor Grandes Lignes,

— vervoer van goederen voor rekening van de directoraten Materiaal, infrastructuur en Inkoop,

— vervoer van dagbladen en tijdschriften,

— bagagevervoer.

(120) Ten aanzien van de eerste vier genoemde diensten is de Commissie in kennis gesteld van de vernieuwing van de desbetreffende contracten. Hierbij heeft men zich strikt gehouden aan de afspraken met de Commissie om de gunning van deze contracten open te stellen voor concurrentie (openbare aanbesteding).

[1] Brief van de Franse autoriteiten van 14 april 2004, geregistreerd op 15 april 2004 onder nr. A/18141.

(121) Om genoemde verplichtingen na te komen heeft de SNCF per brief van 20 juni 2001 Sernam gevraagd om de volgende contracten op 31 januari 2002 te annuleren:

— vervoerscontract tussen Sernam en SNCF (directoraat Materieel),

— vervoerscontract tussen Sernam en SNCF (directoraat Infrastructuur),

— vervoerscontract tussen Sernam en SNCF (directoraat Inkoop),

— contract tussen Sernam en SNCF voor het vervoer van zakelijke documenten van het directoraat Grandes Lignes,

— contract tussen Sernam en SNCF voor het vervoer van administratieve documenten,

— contract tussen Sernam en SNCF voor het vervoer van allerlei goederen.

(122) Het contract tussen Sernam en SNCF met betrekking tot het vervoer van tickets werd niet in deze brief behandeld, omdat het contract te laat is ondertekend en, overeenkomstig de wens van de Commissie, reeds op 31 januari 2002 rechtstreeks door de SNCF vervallen was verklaard.

(123) Op 20 juli 2001 zijn de aankondigingen voor inschrijving op bovengenoemde contracten gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen,* met 31 augustus 2001 als uiterste reactiedatum.

(124) Ontwikkelingen sinds juli 2001: Na de oproep hebben twee gegadigden zich aangediend: Sernam en TCS. Het directoraat Inkoop van SNCF heeft TCS niet als gegadigde geaccepteerd, omdat TCS maar zeer ten dele aan de vraag van SNCF kon voldoen en met name geen grote zendingen qua volume en gewicht aankon. Omdat er verder geen aanvaardbare kandidaten waren, heeft de SNCF Sernam per brief van 10 oktober 2001 gevraagd haar vorige brief van 20 juni 2001 als vervallen te beschouwen en alle contracten tot 31 oktober 2002 te verlengen.

(125) Per brief van 19 oktober 2001 heeft Sernam zich akkoord verklaard met verlenging van de contracten tot 31 oktober 2002. Per brief van 31 januari 2002 heeft het directoraat Inkoop de contracten verlengd tot 31 oktober 2002.

(126) Ontwikkelingen in 2002: Begin 2002 is een procedure voor het oproepen van gegadigden gestart met het oog op de start van openbare inschrijvingen voor de gunning van de volgende contracten vóór 31 oktober 2002:

— vervoerscontract tussen Sernam en de SNCF (directoraat Materieel),

— vervoerscontract tussen Sernam en de SNCF (directoraat Infrastructuur),

— vervoerscontract tussen Sernam en de SNCF (directoraat Inkoop),

— contract tussen Sernam en de SNCF voor het vervoer van zakelijke documenten van directoraat Grandes Lignes,

— contract tussen Sernam en de SNCF voor ticketvervoer,

— contract tussen Sernam en de SNCF voor het vervoer van administratieve documenten,

— contract tussen Sernam en de SNCF voor verspreid vervoer.

(127) In de oproep van gegadigden stonden onder meer de kenmerken van de goederenvervoersstromen, de criteria voor het selecteren van gegadigden, de voorlopige, op basis van de gegevens over de eerste negen maanden van 2001 naar het huidige prijspeil omgerekende bedragen van de opdrachten en de gunningsregels vermeld.

(128) De totale opdracht is opgesplitst in vier segmenten en voor elk segment moet een afzonderlijke aanbesteding plaatsvinden, om rekening te houden met de specifieke kenmerken van de vervoersstromen, de overlappingen tussen bepaalde opdrachten en het feit dat het voor kleine en vele afzonderlijke onderdelen omvattende opdrachten belangrijk is dat zij met grotere industriële goederenstromen worden samengebracht om zo van een concurrerend dienstenaanbod te kunnen profiteren.

(129) Zodoende omvatte iedere opdracht koeriers-, express- en charterdiensten en iedere gegadigde moest voor elke opdracht al deze diensten kunnen verrichten.

(130) In het kader van deze procedure zijn een nieuwe indicatieve periodieke aankondiging voor alle opdrachten samen en kennisgevingen van belangstellendenprocedures gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* van 18 februari 2002 voor elk van de vier volgende opdrachten (lots):

— vervoer van administratieve post tussen de sorteercentra,

— vervoer van commerciële documenten Grandes lignes,

— Ticketvervoer Grandes Lignes,

— goederenvervoer (voor de directoraten „inkoop", „materieel", „infrastructuur" en „verspreid vervoer").

(131) De uiterste termijn voor de indiening van de inschrijvingen was 27 maart 2002. Op die datum hadden zich drie gegadigden aangemeld:

— Sernam: voor alle lots,

— TCS: voor alle lots,

— Chronopost: alleen voor lot nr. 1.

(132) TCS was gegadigde voor alle lots, maar omdat haar omzet minder dan 100 miljoen euro bedraagt, kon zij zich niet inschrijven voor lot nr. 4. Bovendien kon zij als bedrijf dat gespecialiseerd is in het vervoer van „kleine pakketten" niet voldoen aan de vraag naar vervoer van vracht-en snelgoed van de lots 2 en 3. TCS kon dus alleen voor lot nr. 1 „administratieve post" worden geraadpleegd.

(133) Chronopost had alleen belangstelling voor lot nr. 1 „administratieve post".

(134) Sernam was als enige gegadigde voor alle lots, en voldeed aan de vereiste voorwaarden om deel te nemen aan alle vier consultaties.

(135) Uiteindelijk is lot nr. 1 op 31 juli 2002 gegund aan TCS, dat niet tot de SNCF-groep behoort, met 4 november 2002 als startdatum voor de dienstverlening. De waarde van de opdracht is geschat op 4,5 miljoen euro over drie jaar.

(136) Het contract voor het vervoer van de commerciële documenten van directoraat Grandes Lignes, met als startdatum van de dienstverlening 1 januari 2003, is op 26 december 2002 met Sernam gesloten. Het contract heeft een waarde van 2,12 miljoen euro en een looptijd van twee jaar met mogelijke verlenging met een jaar, dus maximaal drie jaar.

(137) Het contract voor het vervoer van de tickets van directoraat Grandes Lignes, met als startdatum van de dienstverlening 1 januari 2003, is op 26 december 2002 met Sernam gesloten. Het contract heeft een waarde van 1,57 miljoen euro en een looptijd van twee jaar met mogelijke verlenging met een jaar, dus maximaal drie jaar.

(138) Op 27 februari 2003 zijn de vervoerscontracten, met 1 februari 2003 als startdatum van de dienstverlening, gesloten tussen de directoraten materieel, infrastrctuur, inkoop en verspreid vervoer en Sernam. Het was oorspronkelijk de bedoeling dat het contract maximaal vier jaar zou bestrijken, maar omdat er niet voldoende gegadigden waren, heeft de SNCF besloten de looptijd van de contracten tot twee jaar met een verlengingsmogelijkheid van een jaar, dus maximaal drie jaar, te beperken alvorens een nieuwe aanbestedingsprocedure te starten. Het bedrag van de opdracht is geschat op 36,1 miljoen euro onder de economische voorwaarden van juni 2002.

(139) Voor het dagbladvervoer is een oproep voor belangstellenden gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* van 8 juli 2002. Er hebben zich twee gegadigden aangemeld: BEUGNIET, een dochteronderneming van BOURGEY MONTREUIL, en Sernam. De structuur van BEUGNIET was niet berekend op de omvang van deze opdracht, zodat alleen Sernam als gegadigde overbleef.

(140) Het transport van dagbladen en tijdschriften, wat tot de taken van SNCF behoort, vergt een omvangrijke organisatie die bijna het volledige grondgebied van Frankrijk bestrijkt. Dat hele gebeuren omvat het ophalen bij de drukkerijen-binderijen, het vervoer naar distributiecentra, van daaruit levering aan 350 agentschappen en snelle transporten tussen de verzamel- en distributiecentra.

(141) Toen de SNCF het vervoer van dagbladen en tijdschriften openstelde voor concurrentie, hoopte zij op een bedrijf dat haar zou laten profiteren van een reeds bestaand voor ander vervoer opgezet ophaal- en distributienetwerk; zij wilde geen bedrijf dat nog niet over een eigen geschikte structuur beschikte en een nieuwe uitsluitend voor transport van dagbladen en tijdschriften bestemde organisatie op zou moeten richten of het uit zou moeten besteden.

(142) Zij wilde er ook zeker van zijn dat de structuren van de gegadigden berekend waren op de omvang van de opdracht, zodat zij als eis stelde dat hun omzet veel groter moest zijn dan het bedrag van de opdracht.

Het bedrag van het dagbladen- en tijdschriftenvervoerscontract werd vóór de publicatie van het aanbestedingsbericht geschat op ongeveer 29 miljoen euro per jaar. Anders gezegd, betekende dit dat een bedrijf, om een offerte te mogen indienen, een omzet van minimaal drie maal het jaarlijks bedrag van de opdracht moest hebben, dus grofweg bijna 100 miljoen euro.

(143) Met haar omzet van 24 miljoen euro in 2001 was BEUGNIET duidelijk onder de maat.

(144) Er is dus een nieuw contract gesloten met Sernam dat op 1 februari 2003 van kracht werd. Om dezelfde redenen als bij het contract met betrekking tot het goederenvervoer is de looptijd beperkt tot twee jaar, met mogelijkheid tot verlenging met slechts één jaar, dus maximaal drie jaar, voordat er een nieuwe aanbesteding zou komen.

(145) Het bedrag van het contract dat is berekend aan de hand van de vervoersgegevens over 2002 is 95,65 miljoen euro over maximaal drie jaar, onder de economische omstandigheden van november 2002.

(146) Op 22 mei 2002 is voor het vervoer van begeleide bagage van de reizigers op de Grote Lijnen een oproep voor belangstellenden gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschap*. Vier ondernemingen hebben blijk gegeven van belangstelling, maar alleen Sernam kwam als gegadigde in aanmerking. De drie overige gegadigden zijn afgewezen:

(147) de onderneming B2S werd afgewezen, omdat zij alleen had gesolliciteerd naar het beheer van het klanten call center, terwijl in de oproep stond dat het contract ondeelbaar was;

(148) TCS werd afgewezen, omdat haar structuur niet beantwoordde aan de eisen van deze opdracht;

(149) FIXEMER werd afgewezen omdat zij niet de vereiste stukken had ingediend.

(150) De enige gegadigde die in aanmerking kwam was dus Sernam, en er is een nieuw contract gesloten dat inging op 1 april 2003 en waarvan de looptijd ook beperkt was tot twee jaar met de mogelijkheid van verlenging met één jaar, voordat er een nieuwe aanbesteding komt. De waarde van het contract, die is berekend op basis van de in 2002 verleende diensten, bedraagt 40,3 miljoen euro in de economische omstandigheden van oktober 2002 over een periode van maximaal drie jaar. Voorts hebben de Franse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van het feit dat in de oproep voor „lot 4" als selectiecriterium een minimumomzet gold die TCS niet haalde. Genoemd criterium heeft te maken met het feit dat het bij „lot 4" gaat om het vervoer van grote industriële stukken (assen van TGV, bielzen, …), en er dus moest worden gewerkt met ondernemingen met een navenante omzet en middelen. Afhankelijk van de verstrekte inlichtingen moet er verder onderscheid worden gemaakt tussen lot 4, de lots 2 en 3 en lot 1. Zoals reeds gezegd gaat het bij lot 4 om het vervoer van grote industriële stukken, bij de lots 2 en 3 om het vervoer van „zware pakketten" en „vracht" en bij lot 1 om het vervoer van „administratieve post". Aangezien TCS gespecialiseerd was in het vervoer van pakjes kon er met haar alleen maar worden onderhandeld over lot 1 „administratieve post". Lot 1 werd gegund aan TCS. Aangezien Sernam daarmee de enige overblijvende gegadigde was die in aanmerking kwam voor de lots 2, 3 en 4, zijn de contracten met haar gesloten.

(151) De Franse autoriteiten hebben de Commissie ook medegedeeld dat het feit dat Sernam gegadigde was voor alle lots in geen geval als voorwaarde heeft gegolden voor het verkrijgen van de opdracht.

(152) Conclusie: De waarde van de met Sernam gesloten vijf contracten is op basis van de vervoersprognoses geraamd op 175,74 miljoen euro. In haar besluit van 23mei 2001 vermeldde de Commissie dat de contracten over elf maanden van het jaar 2000 een bedrag vertegenwoordigden van ongeveer 55,3 miljoen euro, ofwel 181 miljoen euro over drie jaar. Mede door het feit dat Sernam niet de opdracht voor de administratieve post heeft gekregen (4,5 miljoen euro voor drie jaar) blijkt uit vergelijking van beide bedragen een zeer lichte daling tegen lopende prijzen, ondanks de algemene prijsstijgingen.

(153) Uit de gegevens en de bijgevoegde verklaringen blijkt dat de Franse autoriteiten zich wel degelijk gehouden hebben aan hun belofte om de opdrachten voor vervoer van materialen, dagbladen en tijdschriften en bagage open te stellen voor concurrentie door het organiseren van transparante en correcte aanbestedingsprocedures. Hoewel één van deze procedures geleid heeft tot een verandering van dienstverlener is de openstelling van deze contracten voor concurrentie een bewijs dat de tussen Sernam en SNCF gesloten contracten in geen geval steun vormen als bedoeld in artikel 87 van het Verdrag.

5. SAMENVATTING VAN DE NIEUWE ONTWIKKELINGEN NA SERNAM 1

(154) Nu volgt een overzicht van de nieuwe ontwikkelingen na de beschikking Sernam 1:

a) Geodis heeft niet 60 % van Sernam overgenomen zoals voorzien, maar slechts 15 %, evenals COGIP dat ook 15 % van Sernam heeft verworven.

b) De door Geodis en COGIP verworven 15 % zijn geretrocedeerd aan SNCF na de inleiding van de procedure door de Commissie, hetgeen geleid heeft tot verbreking van het tweede protocol dat de SNCF respectievelijk met Geodis en COGIP had gesloten.

c) De SCS Sernam is omgezet in een NV (om deelname van 15 % door Geodis mogelijk te maken zo dat Geodis niet meer volledig verantwoordelijk is voor Sernam).

d) De herstructurering zal een misschien twee jaar langer duren (2005-2006 in plaats van 2004).

e) Het steunbedrag moet worden verhoogd met 41 miljoen euro.

f) Volgens de klagers zet Sernam haar agressief prijsbeleid nog steeds voort, hoewel de Franse autoriteiten het tegendeel beweren;

g) De Franse autoriteiten zeggen zich te houden aan de bepalingen van de Sernam 1-beschikking ten aanzien van het aantal sluitingen van bedrijven, personeelsinkrimping en omzetverlaging.

h) De Franse autoriteiten zeggen dat zij zich zullen houden aan de bepaling dat de vervoerscontracten tussen SNCF en Sernam voor concurrentie moeten worden opengesteld.

i) Sernam ontwikkelt een heel nieuw express dienstenaanbod.

j) Dit express dienstenaanbod wordt gekoppeld aan de innovatieve ontwikkeling van TBE waarmee een nieuw marktsegment wordt geopend, wat nog kan worden uitgebreid, en waar dus geen sprake is van overcapaciteit. Dat geldt wel voor de groeperings/koeriersdiensten van Sernam die in stagnerende of slinkende marktsegmenten opereren. Het wegvervoer dat normalerwijs het belangrijkste middel is voor koeriersvervoer (al dan niet gegroepeerd) is een marktsegment met een structurele overcapaciteit, hoewel het na de uitbreiding van de Unie momenteel als in evenwicht wordt beschouwd.

(155) Ter herinnering zij vermeld dat de oorspronkelijke kosten van de herstructurering 515 miljoen euro ([1]) bedroegen. Frankrijk wil de oorspronkelijke herstructureringssteun ten bedrage van 448 miljoen euro met 41 miljoen euro verhogen tot 489 miljoen euro.

6. **BEOORDELING**

6.1 **Aanwezigheid van steunmaatregelen**

(156) Volgens artikel 87, lid 1, van het Verdrag zijn „steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de Gemeenschappelijke Markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt".

([1]) Dit bedrag werd voor 448 miljoen euro gedekt door herstructureringssteun en voor 67 miljoen euro door de bijdrage van Geodis.

(157) Hoewel de Beschikking Sernam 1 kenmerkende elemten nog steeds aanwezig zijn, moet de Commissie er zich van vergewissen of voor alle vóór 23 mei 2001 genomen of nadien te nemen maatregelen voldaan is aan alle vier criteria van artikel 87, lid 1. Daarbij moet zij tevens rekening houden met de ontwikkeling van het Gemeenschapsrecht, en met name met het arrest van het Hof in de zaak „Stardust Marine" ([2]).

(158) Volgens dit arrest moet voor iedere subsidie worden nagegaan of de beslissing om deze toe te kennen aan de staat kan worden toegerekend om te kunnen vaststellen of aan één van de vier criteria van artikel 87, lid 1 — het criteria van de „staatsmiddelen" — voldaan is.

6.1.1 *Openbare middelen*

(159) Op grond van bovenstaande beschrijving moet de SNCF, als EPIC, beschouwd worden als een openbaar bedrijf, zoals bedoeld in Richtlijn 2000/52/EG van de Commissie van 26 juli 2000 tot wijziging van Richtlijn 80/723/EEG betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven ([3]), aangezien de overheden rechtstreeks of middellijk een dominerende invloed kunnen uitoefenen op de SNCF, uit hoofde van eigendom, financiële deelneming of de desbetreffende regels.

(160) Daarom vormen de 503 miljoen euro en de 41 miljoen euro die de SNCF/de Franse staat en Sernam hebben uitgekeerd staatsmiddelen.

6.1.2 *Toerekenbaarheid aan de staat*

(161) Onder deze omstandigheden bestaat het sterk vermoeden dat de SNCF door de staat wordt gecontroleerd. Dit vermoeden steunt op een aantal „aanwijzingen" die door het Hof in zijn arrest inzake „Stardust Marine" ([4]) vermeld worden:

([2]) Arrest van 16 mei 2002 in de zaak C-482/99, Frankrijk/Commissie, Jurispr. blz. I-4397.

([3]) PB L 193 van 29.7.2000, blz. 75.

([4]) Het Hof zegt in punt 52:„… dat het feit dat een openbaar bedrijf onder staatscontrole staat, op zich dus niet volstaat om door dit bedrijf genomen maatregelen, zoals de onderhavige financiële steunmaatregelen, aan de staat toe te rekenen. Daarnaast dient te worden nagegaan of de overheid op een of andere manier bij de vaststelling van de maatregelen was betrokken".
(a) Met het oog hierop noemt het arrest een aantal „aanwijzingen" waaruit kan worden afgeleid dat een door een openbaar bedrijf genomen steunmaatregel kan worden toegerekend aan de staat, zoals met name „door de overheden gestelde eisen, het feit dat het bedrijf deel uitmaakt van de structuur van de openbare administratie, de aard van zijn activiteiten en het feit dat het bedrijf bij het verrichten van deze activiteiten op de markt normaal concurreert met particuliere marktdeelnemers, het juridische statuut van het bedrijf — of het publiekrecht van toepassing is dan wel het algemene vennootschapsrecht — de mate waarin de overheid toezicht op het beheer van het bedrijf uitoefent of elke andere aanwijzing waaruit in het concrete geval blijkt dat de overheid bij de vaststelling van een maatregel is betrokken of dat het onwaarschijnlijk is dat zij hierbij niet betrokken is, mede gelet op de omvang van deze maatregel, op de inhoud ervan of op de eraan verbonden voorwaarden".

a) van de 18 leden van de Raad van bestuur van de SNCF zijn er zeven rechtstreekse vertegenwoordigers van de overheid, zodat het duidelijk is dat er een zekere mate van voogdijschap wordt uitgeoefend door de overheid (hoewel deze zeven leden van de Raad van bestuur geen meerderheid vormen).

b) Door haar juridisch statuut van EPIC, dat niet onder het algemeen vennootschapsrecht valt, verkeert de SNCF in een positie die haar in staat stelt haar activiteiten uit te oefenen buiten de voor particuliere bedrijven geldende normale concurrentievoorwaarden om.

c) Bovendien is door haar EPIC-statuut de mogelijkheid van een faillissement of de insolventieprocedure uitgesloten en volgens de Commissie, die voor deze vaststelling steunt op de mededeling inzake staatssteun in de vorm van garanties ([1]), beschikt de SNCF over een onbeperkte staatsgarantie en kan daarmee gunstiger kredietvoorwaarden op de markt verkrijgen dan de onder het vennootschapsrecht vallende ondernemingen ([2]). Wanneer dus de SNCF door een onbeperkte en niet-vergoede garantie gedekte risicogelden verstrekt aan een in financiële moeilijkheden verkerende onderneming zoals Sernam, die actief is op voor concurrentie openstaande markten (gegroepeerd vervoer/koeriersvervoer/wegvervoer), is er volgens voornoemde mededeling sprake van een aan de begunstigde onderneming verleend voordeel ([3]). Zelfs als de staat geen betalingen behoeft te verrichten uit hoofde van de verleende garantie is er sprake van hulp als bedoeld in artikel 87, lid 1, van het Verdrag, zodra die garantie wordt geboden.

d) Tenslotte kan, volgens punt 15 van de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden de reddings- of herstructureringssteun bijvoorbeeld worden verleend door staatsholdings of openbare participatiemaatschappijen, terwijl in punt 17 staat dat indien middelen of garanties door de staat worden toegekend aan een onderneming in financiële moeilijkheden het waarschijnlijk moet worden geacht dat deze financiële overdrachten staatssteunelementen bevatten.

(162) Daarom is de Commissie van mening dat de betreffende betaling van overheidsgeld door de SNCF aan Sernam aan de Franse staat kan worden toegerekend en dat de aan de SNCF verleende staatsgaranties steunelementen bevatten.

6.1.3 *Overige criteria van artikel 87, lid 1*

(163) Toepassing van de overige criteria van artikel 87, lid 1: Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt zijn de andere elementen die al dan niet staatssteun vormen, zoals vastgesteld in de Sernam 1-beschikking, nog steeds aanwezig. De beoordeling in de Sernam 1-beschikking ten aanzien van de aanwezigheid van staatssteun voor de herstructurering van Sernam dient dus te worden gehandhaafd:

— de logistieke samenwerking tussen de SNCF en de SCS Sernam sinds 1 februari 2000 vormt geen staatssteun en

— de overige maatregelen (commerciële hulp en herstel) zijn staatssteunmaatregelen als bedoeld in artikel 87, lid 1.

(164) Derhalve stellen wij vast dat de maatregelen die vóór en na 23 mei 2001 zijn uitgevoerd in het kader van de herstructurering van Sernam staatssteun vormen als bedoeld in artikel 87, lid 1, van het Verdrag.

6.2 **Rechtsgrondslag**

(165) Zoals aangekondigd bij de inleiding van voornoemde procedure zal de Commissie hierna de nieuwe feiten onderzoeken om na te gaan in hoeverre zij al dan niet conform de Sernam 1-beschikking zijn.

(166) Bovendien zal zij controleren in hoeverre de huidige feitelijke situatie — vergeleken met de Sernam 1-beschikking — verenigbaar is met de richtsnoeren, met name wat betreft het principe van eenmalige steun.

([1]) PB C 71 van 11 maart 2000, blz. 14.

([2]) Volgens punt 2.1.1 van de mededeling van de Commissie betreffende staatssteun in de vorm van garanties „vallen staatsgaranties derhalve in het algemeen onder de toepassing van artikel 87, lid 1, indien de handel tussen lidstaten daardoor ongunstig wordt beïnvloed en er geen marktpremie wordt betaald". Volgens punt 2.1.2 „is het voordeel van een staatsgarantie dat het ermee gepaard gaande risico door de staat wordt gedragen. Het feit dat de staat dit risico draagt, zou normalerwijze met een passende premie vergoed moeten worden. Wanneer de staat van een dergelijke premie afziet, is er zowel een voordeel voor de onderneming als een derving van middelen door de staat. Zelfs indien de staat nimmer uit hoofde van de verleende garantie dient te betalen, kan er zich toch een steunmaatregel van de staat in de zin van artikel 87, lid 1, voordoen. De steun wordt verleend op het tijdstip waarop de garantie wordt toegekend, niet op dat waarop de garantie wordt ingeroepen of waarop betalingen uit hoofde van de garantievoorwaarden worden gedaan." Volgens punt 2.1.3 beschouwt de Commissie de gunstige financieringsvoorwaarden die verkregen zijn door ondernemingen waarop wegens hun rechtsvorm geen faillissements- of andere insolventieprocedures van toepassing kunnen zijn, of welker rechtsvorm in een uitdrukkelijke staatsgarantie of in een dekking van de verliezen door de staat voorziet, als steun in garantievorm.

([3]) Wanneer het om vrije markten gaat, zijn dit per definitie geen rechtens of feitelijk voor concurrentie gesloten markten waarin de staat verplichtingen of openbare dienstcontracten had kunnen opleggen krachtens welke een onderneming in bepaalde gevallen financiële compensaties van de staat kan genieten.

6.3 **Verenigbaarheid**

6.3.1 *Structuur van de analyse*

(167) Om te beginnen zal worden onderzocht in hoeverre de steun van 503 miljoen euro, die eerder in 2001 was goedgekeurd, is misbruikt en of aan de hand hiervan kan worden vastgesteld dat de onwettige extra steun van 41 miljoen euro verenigbaar is.

(168) In tweede instantie zal worden belicht op welke punten de beschikking van 2001 is nageleefd. In het licht hiervan zal opnieuw worden onderzocht of Sernam in aanmerking komt voor herstructureringssteun en welke overlevingsmogelijkheden zij heeft.

(169) Daarna volgen de maatregelen die de Commissie zal willen nemen om concurrentievervalsing te voorkomen en te garanderen dat het in het kader van de onderhavige beschikking goedgekeurde bedrag aan steun tot een minimum wordt beperkt.

6.3.2 *Misbruik van de bij beschikking Sernam 1 toegestane steun*

(170) In de eerste plaats is de Commissie het niet eens met het argument van de Franse autoriteiten dat de ongeldigheid van de eerste protocolovereenkomst, die op 21 april 2000 is gesloten tussen de SNCF en Geodis, niet aan Geodis noch aan de SNCF en noch aan de Franse autoriteiten kan worden toegerekend, omdat de Sernam 1-beschikking niet vóór 30 juni 2001, de verlengingsdatum van de overeenkomst tussen de SNCF en Geodis, definitief zou zijn geweest.

(171) De Franse autoriteiten zijn op 23 mei 2001, dus meer dan een maand vóór de verlengingsdatum van het protocol tussen de SNCF en Geodis [1], in kennis gesteld van de Sernam 1-beschikking.

(172) Artikel 254, lid 3, van het Verdrag bepaalt als volgt „ … de beschikkingen wordt [door de Commissie] kennis gegeven aan hen tot wie zij zijn gericht; zij worden door deze kennisgeving van kracht". Voorts bepaalt artikel 242 van het Verdrag dat „een bij het Hof van Justitie ingesteld beroep geen schorsende werking heeft. Het Hof van Justitie kan echter, indien het van oordeel is dat de omstandigheden zulks vereisen, opschorting van de uitvoering van de bestreden handeling gelasten".

(173) De op 23 mei 2001 aan Frankrijk medegedeelde beschikking was derhalve van toepassing vanaf genoemde datum, de datum waarop zij in werking trad. Derhalve kon Frankrijk kiezen tussen:

— het besluit van 23 mei 2001 integraal (en onmiddellijk) toepassen om de toegestane steun te kunnen betalen — en in dat geval zou zij de protocolovereenkomst tussen de SNCF en Geodis hebben moeten toepassen, aangezien daar nog tijd voor was;

— de op 23 mei 2001 goedgekeurde steun niet betalen en eventueel aanmelding van de nieuwe toekenningsvoorwaarden.

(174) Frankrijk heeft geen van beide gedaan. Integendeel, zij is begonnen met uitkering van de steun, heeft de Sernam 1-beschikking (en dus het protocol) niet correct toegepast en tevens nagelaten de wijzigingen van de toekenningsvoorwaarden aan te melden, hetgeen in strijd is met de Sernam 1-beschikking en artikel 88, lid 3, van het Verdrag.

(175) De Commissie is daarom van oordeel dat het niet toepassen van de Sernam 1-beschikking en derhalve het niet toepassen van de protocolovereenkomst tussen de SNCF en Geodis, alsmede de onwettige toekenning van een deel van de steun die betaald is onder niet door de Commissie goedgekeurde voorwaarden, aan Frankrijk, tot wie de beschikking gericht was, kunnen worden toegerekend.

(176) Door het feit dat de protocolovereenkomst niet is toegepast door de Franse autoriteiten is de Sernam 1-beschikking niet naar behoren ten uitvoer gelegd, omdat:

— bij de eerste protocolovereenkomst, als verlengd, Sernam niet voor 60 %, maar slechts voor 15 % door Geodis werd overgenomen (COGIP heeft vervolgens ook slechts voor 15 % in Sernam geparticipeerd);

— er een tweede overeenkomst tussen de SNCF en Geodis/COGIP [2] is gesloten, waarvan de niet-tegenwerpbaarheid tegenover de Commissie geleid heeft tot de toepassing van - contractbreukclausules tussen respectievelijk de SNCF en Geodis/COGIP. Vervolgens zijn de respectievelijk door Geodis en COGIP verworven 15 % van Sernam geretrocedeerd aan de SNCF, waardoor Sernam opnieuw voor 100 % haar eigendom werd;

— Sernam is omgevormd tot een gewone commanditaire vennootschap (SCS) om Geodis onbeperkt aansprakelijk te maken voor de schulden van Sernam. Daar komt nog bij dat het risico, dat Geodis op zich had moeten nemen, overging op de SNCF, risico dat betrekking had op i) de voor de sanering van Sernam noodzakelijke investeringen, ii) de passende vermindering van de exploitatiekosten van Sernam en iii) een aanzienlijk klantenverlies tijdens de periode van financiële onzekerheid;

— 67 miljoen euro niet door Geodis betaald werden;

— het totale bij de Sernam 1 beschikking goedgekeurde steunbedrag gedeeltelijk werd betaald, terwijl niet meer aan de voorwaarden van deze beschikking voldaan werd;

[1] Genoemd protocol is dus nog van toepassing en zou moeten worden toegepast door de Franse autoriteiten (hoewel het mogelijk is dat Geodis reeds op 23 mei 2001 met bepaalde financiële moeilijkheden te kampen had).

[2] Het betrof hier de tweede overeenkomst tussen de SNCF en Geodis, maar natuurlijk wel de eerste overeenkomst tussen de SNCF en COGIP.

— 41 miljoen euro extra steun betaald werd, die in wezen te wijten was aan de vertraging bij de fusie van Sernam met Geodis en waarvan de Franse autoriteiten de Commissie pas op 17 juni 2002 in hun jaarverslag in kennis hebben gesteld, terwijl voor zo'n groot extra bedrag een volledig nieuwe kennisgeving van het dossier had moeten plaatsvinden;

— het herstructureringsplan, dat oorspronkelijk voorzien was voor de periode 1999-2004, zal uitlopen tot 2005-2006 (de tijd waarin Sernam haar financieel evenwicht moet herstellen), dus een à twee jaar later dan gepland.

(177) Volgens de richtsnoeren [1] „voert de onderneming het herstructureringsplan volledig uit en komt alle overige verplichtingen na die zijn vastgesteld in de beschikking waarmee de Commissie de steun goedkeurt. De Commissie beschouwt het niet uitvoeren van het plan of het niet nakomen van de overige verplichtingen als misbruik van steun".

(178) Op grond van het voorgaande concludeert de Commissie ten eerste dat de Sernam 1-beschikking van 23.5.2001 ten aanzien van bovengenoemde elementen niet is nageleefd, en bevestigt ten tweede dat niet-naleving van de beschikking misbruik is van steun als bedoeld in artikel 1, onder g) van Verordening (EG) nr. 659/1999 en in punt 43 van de richtsnoeren.

(179) Hieruit volgt dat de betaling van 41 miljoen euro extra aan Sernam door de SNCF, die rechtstreeks voortvloeide uit een onrechtmatige toepassing, (omdat dit bedrag is betaald vanwege de vertraging bij de fusie van Sernam en Geodis) onverenigbaar met het Verdrag moet worden verklaard en volgens de voorschriften (met interest) moet worden terugbetaald.

6.3.3 *Punten waarop er wel overeenstemming is met de Sernam 1-beschikking*

(180) De Commissie stelt evenwel vast dat de Franse autoriteiten zich bij de verwezenlijking van een aantal doelstellingen wel aan de Sernam 1-beschikking hebben gehouden. Zo hebben zij de contracten tussen de SNCF en Sernam voor concurrentie opengesteld.

(181) Voorts heeft Frankrijk zich aan de Sernam 1-beschikking gehouden wat betreft het aantal sluitingen van sorteercentra van Sernam en hun reorganisatie, de opleiding van werknemers, het verloop van de vermindering van het aantal werknemers, de geleidelijke invoering van een nieuw vervoersplan, de omschakeling van de informaticasystemen op die van Geodis, vermindering van de omzet met 18 % tussen 2000 en 2005, het niet vervangen door de staat van de 67 miljoen euro die Geodis niet aan Sernamzal bijdragen, een ontwikkeling in de richting van een omschakeling door Sernam van conventionele koeriersdiensten op express koeriersvervoer en vooral op een innovatieve spoorvervoerdienst, een combinatie van de nieuwe „express diensten" met de „TBE (Train bloc express s)", waarmee een nieuw marktsegment wordt betreden waarvan de mogelijkheden nog niet ten volle zijn ontwikkeld.

(182) Voorts geeft de Commissie in punt 3.2.4 van de richtsnoeren de voorwaarden aan onder welke een herstructureringsplan kan worden gewijzigd.

(183) In het kader van het voorliggende dossier stelt de Commissie het volgende vast:

— afgezien van de verkoop van Sernam die nog niet haar beslag heeft gekregen, verloopt het herstructureringsplan in wezen als oorspronkelijk voorzien en volgens het oorspronkelijke plan. Het gaat hierbij vooral om de reorganisatie van het vervoersplan, de reorganisatie en vermindering van het aantal vestigingen, de omzet en het personeel, zoals voorzien in het oorspronkelijke plan, waarbij zelfs verder wordt gegaan dan de in de Sernam 1-beschikking voorziene vermindering, alsmede om de hercentrering van haar activiteiten op basis van een innovatief ontwikkelingsconcept (TBE);

— de vóór 23 mei 2001 geconstateerde moeilijkheden van de onderneming zijn natuurlijk nog dezelfde;

— dit geldt eveneens voor het doel van de herstructurering, de onderneming levensvatbaar maken;

— de herstructurering zal één tot twee jaar langer duren dan oorspronkelijk was aangekondigd;

— met het oog op de inleiding van de procedure in dit dossier onderzoekt de Commissie de algehele situatie in 2001 in het licht van haar actualisering in 2003-2004.

(184) Op grond van het voorgaande komt de Commissie tot de conclusie dat de in het kader van de onderhavige beschikking onderzochte steun voldoet aan de criteria van punt 3.2.4 van bovengenoemde richtsnoeren. Derhalve vormt de onderzochte steun geen nieuwe herstructureringssteun en is het principe van „eenmalige steun" hierop niet van toepassing.

6.3.4 *Recht op herstructureringssteun*

(185) De Commissie bevestigt haar argumenten in de Sernam 1-beschikking betreffende het recht van Sernam op herstructureringssteun die zij overigens niet in twijfel heeft getrokken in haar besluit tot inleiding van procedure nr. C 32/03. De overwegingen ten aanzien van de begrippen van een onderneming in moeilijkheden, een nieuw opgerichte onderneming en eenmalige steun zijn te vinden in de punten 82 tot en met 87 van de Sernam 1-beschikking.

[1] Punt 43.

(186) Hoewel Sernam later van een commanditaire vennootschap in een NV is omgezet, en de privatisering van Sernam geen constitutief onderdeel meer is van dit dossier, handhaaft de Commissie haar standpunt ten aanzien van het recht op herstructureringssteun. Dit heeft onder meer te maken met het feit dat de reeds voor 23 mei 2001 vastgestelde moeilijkheden van de onderneming natuurlijk zijn blijven bestaan en ook het doel van de herstructurering nog steeds hetzelfde is.

6.3.5 *Herstel van de rendabiliteit*

(187) Hoewel de privatisering van Sernam niet heeft plaatsgevonden zoals voorzien in de Sernam 1-beschikking, is Sernam wel doorgegaan met de uitvoering van een groot aantal onderdelen van het oorspronkelijke herstructureringsplan, en heeft een een reeks vernieuwingen ingevoerd, waaruit blijkt dat er een echte verandering aan de gang is en dat Sernam op den duur weer rendabel kan worden.

(188) Reorganisatie van de vestigingen: Reorganisatie van de vestigingen is voor het herstel van de rendabiliteit van ondernemingen als Sernam werkelijk van cruciaal belang. De hierboven vermelde motivering van de Franse autoriteiten ten aanzien van de opzet van de vestigingen, hun geografische ligging en te grote aantal betekenen een rationalisering die van essentieel belang is voor een efficiëntere en goedkopere bedrijfsvoering in de toekomst.

(189) Personeelsinkrimping: Voorts is de inkrimping van het personeelsbestand bepaald indrukwekkend, van 5050 personen in 1999 tot […] in 2005, hetgeen belangrijke besparingen moet opleveren en Sernam de flexibiliteit en ruimte moet bezorgen die zij nodig heeft om de beoogde innovatie te verwezenlijken.

(190) Computersysteem: Met de hulp van Geodis heeft Sernam haar computersysteem overgeschakeld op twee nieuwe managementsoftwarepakketten („Aanael" en „Alizée 2000"), ter optimalisering van de toekomstige bedrijfsvoering van Sernam.

(191) De express diensten: Aan de hand van het nieuwe express dienstengamma heeft men een indeling in een aantal vervoerde producten met bijbehorende voordelen van het express s vervoer opgesteld. Zo heeft Sernam overeenkomstig de aanbevelingen van de deskundigen zich ingesteld op een moderne manier van bedrijfsvoering met als doel een rendabel bedrijf te worden in een potentiële groeimarkt.

(192) TBE: Verder heeft Sernam dankzij de heroriëntering van haar activiteiten op het gecertificeerde express dienstengamma haar nieuwe wegvervoersplan kunnen opbouwen rond het sterk innovatieve „TBE"-concept. Met de combinatie van dit express dienstengamma en TBE realiseert Sernam momenteel […] miljoen euro omzet. De totale omzet van het gegroepeerd goederenvervoer bedraagt […] miljoen euro. De combinatie van TBE en nieuwe express diensten strookt volledig met de door bovengenoemde deskundigen aanbevolen methoden om het spoorvervoer aantrekkelijk te maken. TBE wordt rendabel bij afstanden van 400 km en meer terwijl haar snelheid hoe dan ook hoger is dan de beperkte snelheid van het wegvervoer. Daardoor zou TBE heel goed moeten kunnen concurreren met het langeafstandsvervoer per vrachtwagen, zelfs als er minstens tweemaal moet worden gestopt om te laden en lossen ([1]). TBE zal nog beter kunnen concurreren, wanneer de wegverkeerssnelheid verder wordt verlaagd beneden snelheden die momenteel zijn toegestaan voor kleine en middelgrote vrachtwagens.

(193) Het succes van TBE, dat volgens de Franse autoriteiten verzekerd is, toont aan dat dit concept beantwoordt aan een reële behoefte van de Franse nationale markt.

(194) Ook uit de belangstelling van de markt blijkt dus dat de door Sernam begonnen diversifiëring in de richting van een geleidelijke specialisatie op het gebied van koeriersvervoer via TBE, werkelijk economisch verantwoord is. De tendens tot regionalisering van de markt voor koeriersvervoer en express s vervoer in Frankrijk kan een verklaring zijn voor de belangstelling voor TBE die per definitie alleen lange afstanden rijdt. Verder dient men te bedenken dat de door de Commissie ingeleide openstelling van de spoorvervoersmarkt Sernam op den duur in staat zal stellen vaste voet te krijgen in een nieuw segment van de internationale markt. In dit scenario (op nationaal of internationaal vlak), en rekening houdend met de door deze beschikking opgelegde voorwaarden zal Sernam met één of meer ondernemingen moeten gaan samenwerken om haar doelstellingen te bereiken.

(195) Rentabiliteit van Sernam in het algemeen: Sernam heeft de herstructurering bijna volledig op eigen kracht kunnen doorvoeren, zonder de 67 miljoen euro nodig te hebben die Geodis daartoe had moeten bijdragen. Dat bewijst dat Sernam in staat is geweest voor een groot deel zelfstandig de geplande reorganisatie door te voeren, hetgeen met name voor het toekomstig beheer van de werkkapitaalbehoefte een groot winstpunt is.

(196) De van het business plan verwachte resultaten van Sernam worden bovendien geloofwaardig, wanneer wij kijken naar de verdere rationaliseringen van Sernam, met name op het vlak van vestigingensplaatsen (aantal, locaties en inrichting), personeelsactiviteiten en BFR. Hetzelfde kan gezegd worden van de door Sernam ontwikkelde doorgevoerde innoverende concepten (het „express dienstengamma" en de „TBE") en de industriële samenwerkingsverbanden die Sernam wil aangaan (en die door deze beschikking als voorwaarde worden gesteld) om haar spoorwegactiviteiten TBE niet alleen op de nationale express s vervoersmarkt te kunnen uitbreiden maar ook op de internationale express markt, die de afgelopen jaren een grote vlucht heeft genomen, en waarvan de vooruitzichten veelbelovend blijven.

([1]) De eerste stop om de goederen bij het vertrek over te laden van vrachtwagens op de TBE, en de tweede stop bij aankomst van de TBE, wanneer de goederen op vrachtwagens worden overgeladen.

(197) De Commissie is van mening dat Sernam zelfs zonder de bovengenoemde extra steun van 41 miljoen euro in staat zal zijn de herstructurering binnen de gestelde tijd met succes te voltooien. Hoewel Sernam slechts over een deel van de bij de Sernam 1-beschikking toegestane steun beschikt, is het resultaat voor het jaar 2003 reeds enigszins beter dan verwacht (- 85 miljoen euro vóór aftrek van belastingen in 2003, terwijl — 87 miljoen euro was verwacht) en zal tegen 2005-2006 een evenwicht worden bereikt zoals voorzien in het business plan van Sernam.

(198) Gezien het bovenstaande zal Sernam volgens de Commissie binnen redelijke tijd duurzaam rendabel worden, zoals de Franse autoriteiten hebben gezegd.

6.3.6 *Voorkoming van concurrentievervalsing—- capaciteitsvermindering*

(199) Volgens opgave van de Franse autoriteiten heeft Sernam reeds een substantiële capaciteitsvermindering doorgevoerd en, als voorzien in de Sernam 1-beschikking, nog verdere inkrimpingen gepland op het gebied van vestigingen, personeel en omzet tegen het einde van de herstructureringsperiode in 2005-2006. Verder verlegt Sernam haar activiteiten van gegroepeerd vervoer/conventioneel koeriersvervoer naar express koeriersvervoer, terwijl ook is gekozen voor een nieuw spoorvervoersconcept, TBE, in plaats van vervoer over de weg. Het TBE-concept past in een nieuw marktsegment dat geen overcapaciteit kent en zowel nationaal als internationaal ruimte voor verdere ontwikkeling biedt. De Franse autoriteiten hebben daarmee voldaan aan een aantal criteria van de Sernam 1-beschikking.

6.3.7 *Voorkoming van concurrentieverstoring — specifieke compenserende maatregelen*

(200) De Commissie wijst er eerstens op dat:

— er maatregelen moeten worden genomen om de ongunstige effecten van de steun voor de concurrenten zoveel mogelijk te verminderen,

— de gedwongen beperking of vermindering van de aanwezigheid op de betreffende markt(en) waarop de onderneming actief is betekent een compensatie tegenover de concurrenten,

— er kunnen verschillende soorten compenserende maatregelen worden genomen, naargelang de onderneming al dan niet op een markt met overcapaciteit opereert.

(201) Vervolgens zou de Commissie het volgende willen opmerken:

(202) De betrokken markten: De Commissie stelt vast dat Sernam vooral opereert op de nationale Franse markten voor gegroepeerd vervoer/conventioneel koeriersvervoer en express s vervoer. Deze markten vormen echter een belangrijkonderdeel van het weg- en spoorvervoer.

(203) Het spoorvervoer (TBE-concept): Ten aanzien van de ontwikkeling van het gegroepeerd vervoer en het express koeriersvervoer per spoor (TBE-concept) hebben de Franse autoriteiten tegenover de Commissie verklaard dat: „Sernam geen monopolie heeft op TBE aangezien iedere exploitant bij Fret SNCF om een soortgelijke dienst kan vragen. Tot nu toe heeft echter geen enkele concurrent van Sernam dit expliciet gedaan. Fret SNCF bevestigt dat zij bereid is om onder dezelfde voorwaarden een soortgelijke dienst te bewijzen aan iedere exploitant die daarom vraagt. Van haar kant heeft Sernam positief gereageerd op verzoeken om technische samenwerking op het gebied van TBE van een exploitant die het belang en de doeltreffendheid ervan wilde evalueren.”.

(204) Het gegroepeerd vervoer per spoor, zoals Sernam dat verricht in de vorm van TBE en de nieuwe express diensten, is een nieuwe markt in ontwikkeling die geen structurele overcapaciteit kent. Ook al omdat de Franse autoriteiten de verzekering hebben gegeven dat Sernam geen monopolie op deze markt kan krijgen, behoeft Sernam voor de Commissie geen tegenprestaties voor de steun te leveren in dit marktsegment, en mag zij haar activiteiten op die markt verder ontwikkelen.

(205) Het wegvervoer: Het wegvervoer kent daarentegen een structurele overcapaciteit in heel Europa, dus ook in Frankrijk. Verder wordt de Franse markt voor conventioneel gegroepeerd vervoer als een stagnerende markt beschouwd, terwijl het koeriersvervoer van gestandaardiseerde pakjes („parcels”) achteruitgaat.

(206) Volgens de betrokken partijen wordt de moeilijke marktsituatie in Frankrijk gekenmerkt door meer bedrijfssluitingen dan het afgelopen jaar en wordt ook met name een scherpe prijzenconcurrentie uitgeoefend door Sernam.

(207) Het gegroepeerd vervoer en het express s vervoer: Sernam heeft een sterke positie op de markt voor gegroepeerd vervoer/conventionele koeriersdiensten en vooral express s vervoer in Frankrijk, en op die markten bezit zij in vergelijking met de vele andere spelers een belangrijk marktaandeel.

(208) Misbruik van steun: Voorts is de Commissie van mening dat gezien het hierboven geconstateerde misbruik van steun en het uitlopen van het herstructureringsplan Sernam een speciale compensatie moet bieden door zich permanent terug te trekken uit de marktsegmenten met overcapaciteit, om zodoende de goedkeuring van een deel van de betreffende steun te kunnen rechtvaardigen.

(209) Staatssteunverlening op markten die een structurele overcapaciteit kennen of inkrimpende markten zou direct tot gevolg hebben dat een in moeilijkheden verkerende onderneming, die eigenlijk haar activiteiten zou moeten staken, op een kunstmatige wijze zeer gewilde aandelen van de markt in handen krijgt ten nadele van concurrerende ondernemingen die financieel wel gezond zijn. Voorts mag steun niet het ongewenste effect hebben dat financieel gezonde ondernemingen van een markt verdreven worden ten gunste van ondernemingen die niet in staat zijn met eigen middelen te overleven.

(210) De Commissie vindt dat Sernam zich permanent moet terugtrekken uit marktsegmenten met overcapaciteit, in dit geval het marktsegment van het gegroepeerd vervoer/conventioneel koeriersvervoer over de weg.

(211) Hoewel Sernam reeds stappen in die richting heeft gezet, acht de Commissie deze onvoldoende en vindt dat Sernam moet doorgaan zich permanent terug te trekken. Om die reden acht zij het nodig voorwaarden te stellen die i) Sernam in staat zullen stellen zich door innovatieve diversifiëring verder te ontwikkelen in de richting van een te ontwikkelen marktsegment (dat dus geen overcapaciteit kent) en ii) de mogelijkheid scheppen om op overvolle stagnerende of slinkende marktsegmenten de diensten van Sernam te vervangen door de diensten van andere exploitanten (zodat de aandelen van Sernam in die marktsegmenten vrijkomen). Dit zijn de volgende voorwaarden:

— Sernam mag alleen haar activiteiten op het gebied van koeriersvervoer per spoor (TBE-concept) verder ontwikkelen. Wat dit betreft garandeert de SNCF dat iedere andere exploitant die daarom vraagt dezelfde voorwaarden als Sernam krijgt aangeboden bij de ontwikkeling van „TBE"-vrachtvervoer per spoor.

— Daar staat tegenover dat Sernam de komende twee jaar met ingang van de datum van kennisgeving van deze beschikking haar eigen wegvervoersmiddelen en -diensten volledig moet vervangen door wegvervoersmiddelen en -diensten van één of meer ondernemingen waarin de SNCF geen meerderheidsaandeel heeft.

— Met eigen wegvervoersmiddelen en -diensten van Sernam worden bedoeld alle middelen van wegvervoer — te weten de voertuigen voor wegtransport — die volledig eigendom zijn van Sernam of door haar zijn geleased dan wel gehuurd.

— De ondernemingen die de wegvervoersactiviteiten van Sernam overnemen moeten het wegvervoer volledig met eigen middelen verzorgen.

(212) Deze verplichte vervanging zal zeker een hele klus worden voor de onderneming. Van een totale omzet van 414 miljoen euro en een omzet van […] miljoen euro voor het gegroepeerd vervoer, haalt Sernam ongeveer […] miljoen euro uit haar wegvervoersactiviteiten. Toch zal die omschakeling mogelijk moeten zijn zonder aantasting van de rentabiliteit, en wel voornamelijk om de volgende redenen:

— Sernam zal snel met een of meer ondernemingen moeten gaan samenwerken om het pakjesvervoer over de weg — zeg maar de voertuigen voor het wegvervoer — bij het vertrek- en aankomstpunt van de spoorvervoersdienst (TBE) van Sernam te vervangen. Aangezien de samenwerking met andere ondernemingen en het afstoten van het wegvervoer door Sernam hoe dan ook zijn voorzien en aangekondigd door de Franse autoriteiten is, geldt deze voorwaarde alleen maar een waarborg voor de uitvoering van genoemde voornemens.

— Aangezien de herstructurering van Sernam is opgebouwd rond de combinatie van de nieuwe express diensten en het nieuwe spoorvervoersconcept TBE waarvan de economische vooruitzichten zonder meer gegrond en geloofwaardig zijn, moet Sernam in staat kunnen zijn een positie op te bouwen in een nieuw nog te ontwikkelen marktsegment.

(213) De Commissie heeft erop aangedrongen te vermijden dat Sernam een monopoliepositie krijgt op het gebied van het express vrachtvervoer per spoor, en daarom hebben de Franse autoriteiten op haar verzoek schriftelijk [1] bevestigd dat iedere andere exploitant die mogelijk geïnteresseerd is in verrichting van koeriersvervoer per spoor dezelfde voorwaarden krijgt aangeboden als Sernam. De Commissie denkt dat zo iedere kans op een monopolie de facto of de jure kan worden weggenomen, zij het dat alleen de belemmeringen voor de toegang tot deze markt wel blijven bestaan [2].

(214) De voor de ontwikkelingsstrategie voor TBE past volledig in door de Commissie gevolgde vervoersbeleid, aangezien zij modal shift „van de weg naar het spoor" bevordert. De Commissie vindt dan ook dat een onderneming die door diversifiëring van haar activiteiten het mogelijk maakt dat er grote hoeveelheden goederen van de weg naar het langeafstandsspoor worden overgeheveld de kans verdient om deze mogelijkheden te verwezenlijken, mits zij zich dan ook echt terugtrekt uit de marktsegmenten met overcapaciteit.

(215) Daarom is naar de mening van de Commissie de doelstelling van:

— herstructurering van Sernam,

— met het oog op het herstel van haar duurzame rentabiliteit,

[1] Brief van de Franse autoriteiten van 14 april 2004.

[2] De toegangsbeperkingen zullen natuurlijk vooral bestaan uit de knowhow op dit vervoersgebied en de aanpassing van spoorwagons voor dit doel, aangezien, tenminste in het geval van Sernam, de eigenlijke spoortractie door de SNCF zal worden verzorgd.

— door haar activiteiten te verleggen van het wegvervoer naar het express s vervoer per spoor en door haar wegvervoersactiviteiten over te laten aan andere ondernemingen die onafhankelijk zijn van de SNCF,

— zonder het handelsverkeer tussen de lidstaten zodanig te beïnvloeden dat dit in strijd is met het gemeenschappelijk belang, is bereikt.

(216) De Commissie houdt evenwel rekening met het voornemen van de Franse autoriteiten om vanaf […] Sernam in haar geheel (activa en passiva) te verkopen. In verband hiermee herinnert de Commissie eraan dat, indien deze transactie plaatsvindt tegen marktprijzen volgens een doorzichtige en voor alle concurrenten openstaande procedure of onder controle van een onafhankelijke deskundige, en Sernam wordt verkocht aan een onderneming die geen juridische banden heeft met de SNCF, de koper de als onverenigbaar met het Verdrag verklaarde 41 miljoen euro niet terug behoeft te betalen. Volgens de jurisprudentie van het Hof kan de koper niet worden geacht een voordeel te hebben behaald ten opzichte van de overige exploitanten op de markt.

(217) De Commissie herinnert eraan dat in geval van een volledige verkoop van Sernam (activa en passiva), zoals de Franse autoriteiten dat van plan zijn, de voorwaarden van de beschikking (overname van de wegvervoersactiviteiten van Sernam door andere ondernemingen en ontplooiing van de activiteiten van Sernam op het gebied van vrachtvervoer per spoor) hoe dan ook van toepassing moeten zijn. De Commissie wijst er echter op dat, mocht Sernam haar activa „en bloc" verkopen, beide bovengenoemde voorwaarden met betrekking tot de herstructurering van de maatschappij niet van toepassing zijn, aangezien Sernam dan niet meer in haar huidige rechtsvorm functioneert, en haar marktaandelen zal hebben overgelaten aan de onafhankelijke koper (die zijn activiteiten *de facto* met de activa van Sernam zal kunnen voortzetten).

6.3.8 *Beperking van de steun tot een minimum*

(218) Zoals reeds eerder gezegd, is de 41 miljoen euro extra steun vooral noodzakelijk geworden, omdat de Franse autoriteiten de Sernam 1-beschikking niet hebben nageleefd. De betaling van zoveel extra steun is niet gerechtvaardigd, aangezien zij bestemd is voor een onderneming die nu nog voornamelijk opereert in marktsegmenten met een structurele overcapaciteit en marktsegmenten die stagneren of zelfs slinken. Bovendien mag Sernam niet de beschikking krijgen over extra geld dat zij kan besteden aan activiteiten die marktverstorend kunnen werken en losstaan van het herstructureringsproces, en dan denken wij aan de gehanteerde prijzen. Daarom vindt de Commissie dat verlening van 41 miljoen euro extra steun bovenop het oorspronkelijk aangemelde bij de Sernam 1-beschikking goedgekeurde totaalbedrag van 503 miljoen euro niet gerechtvaardigd is.

(219) Verder kan de vervanging van de oorspronkelijk geplande bijdrage van Geodis tot de herstructurering van Sernam door eventuele steun ten bedrage van 67 miljoen euro worden uitgesloten, omdat deze bijdrage niet meer nodig zal zijn. De benodigde 67 miljoen euro, die Geodis via een kredietlijn had moeten bijdragen, is gedekt door vermindering van de kredieten die Sernam aan haar cliënten verleende. Om deze gelden ten bedrage van 67 miljoen euro vrij te maken had Sernam de vorderingen op haar klanten kunnen cederen door middel van kortingen of securitisaties om de corresponderende middelen bij een financiële instelling te verkrijgen. In feite heeft Sernam voor een betere, fundamenteler aanpak gekozen door de looptijd van de klantenkredieten te verlagen, zodat zij de betreffende middelen mobiliseren kon en haar BFR navenant verlagen. Deze methode is te verkiezen boven de mogelijkheid van externe financiering zoals hierboven beschreven, aangezien dit in de richting gaat van sanering van de betalingsbalans van Sernam en meer zekerheid geeft voor de toekomstige bedrijfsvoering (door de korte looptijd van de klantenkredieten).

(220) De Commissie kan er dus van uitgaan dat Sernam hier een volwaardige vervanging heeft gevonden voor de ontbrekende bijdrage van 67 miljoen euro van Geodis en wel door middelen vrij te maken die te lang geblokkeerd bleven in de klantenkredieten, een manier die beter is dan externe financiering.

(221) De intensiteit van steun voor de herstructurering van Sernam bedraagt in de huidige situatie (in onderstaande tabel Sernam 2 genoemd) 81 % tegenover een steunintensiteit van 87 % voor het dossier Sernam 1. Dat komt doordat Sernam de financieringsbehoefte van 67 miljoen euro die door Geodis moest worden gedekt uit eigen middelen heeft gecompenseerd, terwijl zij de benodigde bijkomende financiering van 41 miljoen euro eveneens uit eigen middelen zal moeten opbrengen, hetgeen de maatschappij onder meer moet kunnen bereiken door verkoop van haar wegvervoersactiviteiten en met andere middelen.

(222) Bij het bedrag van 556 miljoen euro [1] komen ook nog de compensaties van 34 miljoen euro en 21 miljoen euro door de SNCF uit hoofde van de contracten tussen de SNCF en Sernam voor het vervoer van bagage, dagbladen en tijdschriften en goederen tijdens de elf maanden van het jaar 2000 door de SCS Sernam, die in de Sernam 1-beschikking als verenigbare staatssteun zijn aangemerkt. Aangezien Frankrijk zich heeft gehouden aan haar belofte om de markten voor het vervoer van goederen, het vervoer van dagbladen en tijdschriften en het bagagevervoer voor rekening van de SNCF open te stellen, kan de Commissie de beoordeling in de Sernam 1-beschikking handhaven, volgens welke het bedrag van 55 miljoen euro dat in het kader van bovengenoemde contracten betaald is in de elf maanden van het jaar 2000 nog mag worden toegestaan in het kader van de herstructurering van Sernam.

[1] Omvattende de 448 miljoen euro van de SNCF ter financiering van de herstructuering, de door Sernam gefinancierde 67 miljoen euro waar Geodis moest voor zorgen (Sernam heeft deze financieringsbehoefte weggewerkt door zelf herstructureringsmaatregelen door te voeren) en de financiering uit de middelen van Sernam van de voorgestelde 41 miljoen euro aanvullende steun.

(223) **Herstructureringskosten**

M€	Sernam 1	Wijzigingen	Sernam 2
Herstructureringskosten	515	41	556
Totaal (1)	515		556

Financieringsbronnen

M€	Sernam 1	Wijzigingen	Sernam 2
Financiering van de herstructurering door SNCF	448		448
Financiering door Geodis	67	-67	0
Financiering door Sernam		67	67
Andere door Sernam te leveren middelen		41	41
Totaal (2)	515		556

Intensiteit van de herstructureringssteun Sernam 1 in %	87		
Intensiteit van de herstructureringssteun Sernam 2 in %			81

Toegekende steun voor de contracten in M€	55		55
Totaal (3)	55		55

M€	Sernam 1		Sernam 2
Financiering van de herstructurering door SNCF	448		448
Toegekende steun voor de contracten in M€	55		55
Totaal (4) Totaal steunbedrag	503		503

6.3.9 *Tenuitvoerlegging en naleving van de voorwaarden*

(224) Frankrijk is verplicht jaarlijks verslag uit te brengen over het verloop van de herstructurering en de naleving van onderhavige beschikking. Het eerste verslag zal evenwel uiterlijk zes maanden na de datum van kennisgeving van deze beschikking moeten worden ingediend.

7. **ONCLUSIES**

(225) De Commissie stelt vast dat Frankrijk de 503 miljoen euro [1] steun betaald heeft onder andere voorwaarden dan door Sernam 1 waren goedgekeurd en onrechtmatig een bedrag aan aanvullende steun van 41 miloen euro heeft gegeven.

(226) Rekening houdende met:

— de schriftelijke garantie, die de Franse autoriteiten op uitdrukkelijk verzoek van de Commissie hebben gegeven, dat Sernam niet door de SNCF zal worden begunstigd en geen monopoliepositie zal kunnen verwerven op het gebied van het express vrachtvervoer per spoor;

— de door Sernam begonnen ingrijpende herstructurering (wat betreft de vestigingen, het vervoersplan, de reeds doorgevoerde capaciteitsvermindering en de essentiële innovaties op het gebied van de nieuwe express diensten en TBE); en

— de door onderhavige beschikking opgelegde voorwaarden,

is de Commissie evenwel van oordeel dat het bedrag van 503 miljoen euro aan steun voor Sernam verenigbaar is met het Verdrag, aangezien:

— de rentabiliteit van Sernam binnen redelijke tijd zal kunnen worden hersteld;

[1] Dit bedrag bestaat uit de door de SNCF betaalde 448 miljoen euro steun voor de eigenlijke herstructurering plus 55 miljoen euro steun voor de contracten.

— de concurrentie niet zozeer zal worden vervalst dat dit in strijd is met het algemeen belang;

— de steun tot het noodzakelijke minimum wordt beperkt, aangezien het bij de Sernam 1 beschikking goedgekeurde totale bedrag aan financiële behoeften (570 miljoen euro [1]) met 67 miljoen euro werd verminderd, omdat Geodis geen bijdrage levert, en desondanks is gefinancierd door mobilisering van de hulpbronnen van Sernam, en omdat de extra steun van 41 miljoen euro met rente moet worden terugbetaald.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

1. De in mei 2001 goedgekeurde staatssteunmaatregel ten voordele van de maatschappij Sernam ten bedrage van 503 miljoen euro is verenigbaar met de gemeenschappelijke markt onder de in de artikelen 3 en 4 gestelde voorwaarden.

2. De door Frankrijk ten voordele van de maatschappij Sernam uitgevoerde staatssteunmaatregel ten bedrage van 41 miljoen euro is niet verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 2

1. Frankrijk neemt alle nodige maatregelen om de in artikel 1, lid 2 bedoelde, reeds onrechtmatig ter beschikking gestelde steun van de begunstigde terug te vorderen.

2. De terugvordering vindt onverwijld plaats volgens de procedures van nationaal recht, mits deze procedures de onmiddellijke en doeltreffende uitvoering van deze beschikking niet in de weg staan. De terug te vorderen steun dient te worden vermeerderd met rente, betaalbaar vanaf de datum waarop de steun voor de begunstigde beschikbaar was tot de datum van terugvordering. De rente wordt berekend op grond van het referentiepercentage dat wordt gebruikt voor de berekening van het subsidie-equivalent bij regionale steun.

Artikel 3

1. Behoudens de bepaling van lid 2 zal aan de volgende voorwaarden moeten worden voldaan:

a) Sernam mag haar activiteiten op het gebied van koeriersvervoer per spoor alleen ontwikkelen volgens het concept van de Train bloc express s, „TBE". De SNCF geeft op dit punt de garantie dat zij aan elke exploitant die hierom vraagt dezelfde voorwaarden biedt als de voorwaarden die aan Sernam verleend zijn voor de ontwikkeling van het vrachtvervoer per spoor „TBE".

b) Daar staat tegenover dat Sernam de komende twee jaar, te rekenen vanaf de datum van kennisgeving van deze beschikking, haar eigen wegvervoersmiddelen en diensten integraal moet vervangen door wegvervoersmiddelen en diensten van één of meer juridisch en economisch onafhankelijk van de SNCF zijnde ondernemingen die geselecteerd zijn volgens een open transparante en niet-discriminerende procedure.

Met eigen wegvervoersmiddelen en diensten van Sernam worden bedoeld alle wegtransportmiddelen — de wegtransportvoertuigen — die volledig eigendom zijn van de maatschappij Sernam of door haar zijn geleased/gehuurd.

De ondernemingen die de wegtransportactiviteiten van Sernam overnemen moeten dit wegtransport volledig met eigen middelen uitvoeren.

2. Indien Sernam vanaf […] haar activa en bloc tegen marktprijzen verkoopt aan een maatschappij die geen juridische band heeft met de SNCF via een transparante en open procedure, zijn de voorwaarden van lid 1 niet van toepassing.

Artikel 4

Iedere gedeeltelijke of gehele verkoop van Sernam moet plaatsvinden tegen de marktprijs en volgens een transparante procedure die openstaat voor alle concurrenten. In dat geval komt de terugbetaling van de 41 miljoen euro steun ten laste van de maatschappij Sernam, indien deze blijft bestaan.

Artikel 5

Frankrijk deelt de Commissie binnen een termijn van twee maanden vanaf de datum van bekendmaking van deze beschikking de maatregelen mee die het heeft genomen om hieraan te voldoen.

Artikel 6

Deze beschikking is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 20 oktober 2004

Voor de Commissie

Loyola DE PALACIO

Vice-voorzitter

[1] Dit bedrag bestaat uit de 448 miljoen euro van de SNCF, 45 miljoen euro voor de contracten en 67 miljoen euro die Geodis moest bijdragen.