II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 20 oktober 2004

om det statliga stöd som Frankrike delvis utbetalat till företaget Sernam

[delgivet med nr K(2004) 3940]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2006/367/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om upprättandet av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.2 första stycket i detta,

med beaktande av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter [1],

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget [2],

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [3] och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) I en skrivelse av den 23 maj 2001 (nr D/288742) underrättade kommissionen Frankrike om sitt beslut att godkänna omstruktureringsstödet till Sernam (nedan kallat ”beslutet av den 23 maj 2001” eller ”Sernam 1-beslutet”.

(2) I en skrivelse av den 17 juni 2002 (registrerad samma dag under nr A/60693) inkom de franska myndigheterna med en första årsrapport om omstruktureringen av Sernam och ett nytt samförståndsavtal mellan SNCF och Geodis. Av dessa handlingar framgick att det stöd som beviljades den 23 maj 2001 hade genomförts på andra villkor än de som låg till grund för kommissionens beslut av den 23 maj 2001. I en skrivelse av den 30 oktober 2002 (registrerad den 31 oktober 2002 under nr A/69194) lämnade Frankrike kompletterande upplysningar. Den 27 november 2002 riktade kommissionen en skrivelse till Frankrike, som Frankrike besvarade genom en skrivelse av den 30 januari 2003 (registrerad den 31 januari 2003 under nr A/12246). Möten mellan de franska myndigheterna och kommissionen ägde rum den 29 augusti 2002, den 25 februari 2003 och den 22 mars 2004. Bland annat vid mötet den 22 mars 2004 och i en skrivelse av den 14 april 2004 lämnade de franska myndigheterna kompletterande upplysningar.

(3) En extern expert, som på kommissionens uppdrag gjort en marknadsundersökning, lade fram sin rapport i början av juni 2004.

[1] EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.
[2] EGT L 83, 27.3.1999, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 794/2004 (EUT 140, 30.4.2004, s. 1).
[3] EUT C 182, 1.8.2003, s. 2.

(4) Genom en skrivelse av den 8 juli 2002 (registrerad den 15 juli 2002 under nr A/62493) inkom ett klagomål till kommissionen avseende stödet till Sernam, som lämnats in gemensamt av flera parter (nedan kallade ”de klagande”). Möten mellan de klagande och kommissionen ägde rum den 3 september 2002 och den 29 januari 2003. I en skrivelse av den 13 december 2002 (registrerad den 17 december 2002 under nr A/72603) begärde de klagande att kommissionen skulle agera och meddelade att de annars tänkte väcka passivitetstalan. Begäran upprepades sedan i en skrivelse av den 24 april 2003 ([1]). De klagande riktade sedan ytterligare skrivelser till kommissionen, bland annat en skrivelse av den 4 februari 2003 ([2]), två skrivelser av den 28 februari 2003 (av vilka den ena inte sändes förrän den 4 mars 2003 ([3])), en skrivelse av den 10 mars 2003 ([4]) och en av den 15 september 2003 ([5]). I skrivelser av den 13 och 18 februari 2004 ([6]) begärde de klagande återigen att kommissionen skulle agera och meddelade att de annars tänkte väcka passivitetstalan. Ytterligare skrivelser riktades till kommissionen den 19 maj ([7]), 10 juni och 9 september 2004. Kommissionen besvarade dessa skrivelser, bland annat genom skrivelser av den 7 februari 2003 (svar på den första begäran), den 25 februari, 17, 20 och 21 mars samt 8 maj (svar på den förnyade begäran) och den 19 mars 2004 (svar på den andra begäran).

(5) I en skrivelse av den 30 april 2003 underrättade kommissionen Frankrike om sitt beslut att inleda förfarandet i artikel 88.2 i EG-fördraget med anledning av stödet i fråga (beslut nr C 32/03).

(6) Kommissionens beslut att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([8]), varvid berörda parter uppmanades att inkomma med synpunkter på stödet.

(7) De synpunkter som kommissionen erhållit från berörda parter vidarebefordrades till Frankrike i en skrivelse av den 26 september 2003 för eventuella kommentarer, vilka mottogs i en skrivelse av den 26 november 2003.

2. **BESKRIVNING**

Nedan följer en sammanfattande beskrivning av stödet. För närmare upplysningar hänvisas till beslutet av den 23 maj 2001 och till beslutet att inleda förfarandet av den 30 april 2003.

2.1 **Sernams struktur**

(8) Såsom framgår av beslutet av den 23 maj 2001, bildades Sernam 1970 som en avdelning inom SNCF med ansvar för alla pakettransporter. Genom en omorganisation 1993 bildades *Sernam Domaine* och dotterbolaget *Sernam Transport SA*. Sernam Domaine fortsatte att vara en enhet inom SNCF, medan Sernam Transport SA bildades som ett helägt dotterbolag till SNCF. Sernam Transport SA hade i sin tur 24 dotterbolag ([9]) genom vilka företaget bedrev sin vägtransportverksamhet.

(9) Koncernen, som 1993 bestod av Sernam Transport SA och dess dotterbolag (nedan kallad ”koncernen Sernam Transport”), har alltid varit mer eller mindre ekonomiskt stabil. Sernam Domaines resultat försämrades däremot successivt från och med 1992, men det var först 1996, delvis på grund av de starka sociala spänningarna inom SNCF, som en saneringsplan fastställdes. När resultatet fortsatte att försämras, började SNCF undersöka hur man skulle kunna lösa Sernam Domaines problem.

(10) Den 1 februari 2000 ombildades Sernam Domaine till ett helägt dotterbolag till SNCF. Samtidigt bildade SNCF ett nytt kommanditbolag (nedan kallat ”SCS Sernam”) som utgjorde en fristående juridisk person. Detta bolag övertog anläggningstillgångarna från det tidigare Sernam Domaine och andelarna i Sernam Transport SA. På så sätt blev SNCF:s dotterbolag Sernam Transport SA ett helägt dotterbolag till SCS Sernam, samtidigt som det fortfarande utgjorde ett fristående företag med 24 dotterbolag.

(11) Detta beslut gäller omstruktureringen av SCS Sernam (trots att det ombildades till aktiebolag genom ett samförståndsavtal mellan SNCF och Geodis av den 21 december 2001, och trots att SNCF återtagit de andelar i SCS Sernam på 15 % vardera som sålts till Geodis respektive Cogip).

2.2 **Sernams verksamhet**

(12) Sedan Sernam bildades 1970 har företaget främst ägnat sig åt pakettransporter (styckegodstransporter) på samlastningsmarknaden, som i huvudsak omfattar traditionella pakettjänster (leverans inom 24–48 timmar) och expresstjänster (leverans inom 24 timmar). I viss utsträckning har bolaget också varit verksamt på fraktmarknaden (godstransporter med hela lastbilar från ett ställe till ett annat) och logistikmarknaden (magasinering, lagerhållning, orderhantering, montering).

([1]) Registrerad den 25 april 2003 under nr A/18967.
([2]) Registrerad den 7 februari 2003 under nr GAB. LdP 490.
([3]) Registrerad den 5 mars 2003 under nr A/14685.
([4]) Registrerad den 11 mars 2003 under nr GAB Loyola de Palacio 899.
([5]) Registrerad 17 september 2003 under nr A/29815.
([6]) Registrerade av GD Tren den 26 februari 2004 under nr A/14167.
([7]) Registrerad den 24 maj 2004 under nr A/21123.
([8]) EUT C 182, 1.8.2003, s. 2. Tidsfristen för inlämnande av synpunkter från berörda parter löpte ut den 1 september 2003. På begäran av de enda berörda parter som inkommit med några synpunkter utsträckte kommissionen denna tidsfrist till den 15 september 2003.

([9]) Den 31 december 2000 handlade det om 24 små dotterbolag.

(13) Såsom framgår av Sernam 1-beslutet innebär samlastning vanligen att varorna hämtas hos kunden (sändaren), samlas på en avsändningsterminal, transporteras till en mottagningsterminal och slutligen levereras till den mottagande kunden. Samlastningen är nödvändig för transportmedlen skall kunna utnyttjas optimalt. Samlastningsföretaget sörjer för samlastning av kollin som kommer från olika speditörer och som är adresserade till flera mottagare. Samlastningen är en del av godstransportmarknaden, men utgör samtidigt en marknad i sig. Denna marknad utmärks både av storleken på de transporterade enheterna (alltifrån paket till partier på flera ton) och av att de kollin som transporteras kommer från olika speditörer och är adresserade till flera mottagare.

(14) För all denna verksamhet har Sernam främst använt sig av vägtransporter (lastbilar). De traditionella järnvägstransporterna upphörde i och med införandet av den nya transportplan som nämns i omstruktureringsplanen. Sedan dess har Sernam utvecklat ett nytt koncept för järnvägstransporter, kallat ”snabbsystemtåg” eller ”TBE” (*train block express*) som används för merparten av de traditionella pakettjänster och expresstjänster där transportsträckan överstiger 40 mil, bland annat för transport av SNCF-resenärers bagage och för tidningstransporter, mellan Parisregionen och Sydfrankrike.

(15) Samlastningsverksamheten i Frankrike (främst de traditionella pakettjänsterna, expresstjänsterna och nattleveranserna) svarade år 2000 för omkring 58 % av företagets totala omsättning på 552 miljoner euro. Omkring 18 % av omsättningen kom från fraktverksamheten, 10,7 % från logistikverksamheten, 6,3 % från bagagetransporter för SNCF:s räkning och från tidningstransporter, 4 % från övrig verksamhet (t.ex. transport av materiel och liknande) och 3 % från den internationella verksamheten.

(16) De franska myndigheterna uppger också att den del av Sernams trafik som bedrivs med snabbsystemtåg redan i dag har en omsättning på […]* miljoner euro (av totalt […] miljoner euro för samlastningsverksamheten). Sernams faktiska omsättning uppgick 2003 till 414 miljoner euro och väntas 2006 nå 443 miljoner euro.

(17) Sernams vägtransportverksamhet hade under 2003 en omsättning på […] miljoner euro, varav Sernam själv svarade för […] miljoner euro och dess dotterbolag Sernam Transport Route (nedan kallat ”STR”) för […] miljoner euro. Sernamkoncernen har […] dragbilar (44 ton), […] påhängsvagnar (24 ton), […] tunga lastbilar (3,5–12 ton) och […] lättare fordon (mindre än 3,5 ton). Koncernen har tillgång till […] lastbilar och […] anställda förare, varav […] lastbilar och […] förare kommer från STR. […].

2.3 **Sernams marknadskapacitet (expertstudie)**

(18) Kommissionen har uppdragit åt en oberoende expert (nedan ”experten”) att fastställa kapaciteten på de marknadssegment inom vilka Sernam är verksamt ([1]).

(19) Experten beskriver Sernam som Frankrikes största tillhandahållare av expressbudtjänster, även om denna uppskattning enligt experten beror på hur marknaden definieras. Sernam är i första hand verksamt på den inhemska franska marknaden. År 2000 hade Sernam 7 % av marknaden för samlastning och pakettransporter (befordran av kollin som uppfyller vissa kriterier – ”parcels”), Geodis 12 % och La Poste 25 %. När det gäller marknadsandelarna på den franska samlastningsmarknaden hade La Poste 28,1 %, Geodis 15,3 %, Deutsche Post 8,7 %, TNT 7,9 %, Mory 6,4 % och Sernam 5,2 %, följt av 13 andra företag som hade mellan 0,8 och 4 % av marknaden.

(20) När det gäller antalet filialer i Frankrike (för samlastning och befordran av normala försändelser och expressförsändelser) nämner experten Geodis/Calberson med 204 filialer, TNT med 120 filialer, La Poste TAT och Geopost DPD med 85 filialer, Sernam med 57 filialer, Joyeaukoncernen (som numera är en del av Schenker) med 53 filialer och DPWN med 20 filialer.

(21) Enligt experten är Sernam huvudsakligen verksamt inom följande marknadssegment:

— Samlastning/expresstjänster i Frankrike, dvs. sortering (samlastning) och väg- eller järnvägstransport av paket, styckegods eller partigods på flera ton, vanligen inom 24 timmar.

— Samlastning/traditionella pakettjänster i Frankrike, dvs. sortering (samlastning) och väg- eller järnvägstransport av paket, styckegods eller partigods på flera ton, vanligen inom 24–48 timmar.

— I mindre utsträckning inom följande segment: frakt, logistik, orderhantering och montering samt internationella godstransporter.

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

* De avsnitt inom hakparenteser som markerats med en asterisk avser affärshemligheter eller konfidentiella uppgifter som har strukits.

(22) Samlastning/expresstjänster: Enligt experten har den europeiska marknaden för expressbefordran av olika försändelser (vanligen inom 24 timmar) vuxit kraftigt under de senaste 20 åren – särskilt i Frankrike. Transportföretagens snabba inträde på denna marknad har emellertid fått priserna att rasa. I Frankrike måste man emellertid skilja mellan de internationella expresstjänsterna, som har fått ett kraftigt uppsving under de senaste 15 åren, och de inhemska expresstjänsterna, vars tillväxt varit betydligt mer varierande. En viss tillväxt för de inhemska expresstjänsterna är emellertid att vänta, bland annat beroende på den allmänna ekonomiska återhämtning som förväntas i Frankrike. Experten uppger att tillväxten på den inhemska marknaden för expresstjänster huvudsakligen kommer att bero på den elektroniska handelns tillväxt. Enligt experten anlitar 74 % av de största franska företagen redan transportfirmor för expressbefordran av olika försändelser.

(23) Samlastning/traditionella pakettjänster: Befordran av kollin på mindre än 3 ton mellan två orter, i allmänhet på väg men även på järnväg och vanligen med mellanliggande samlastning/omlastning av godset, vanligen inom 24–48 timmar.

(24) Beträffande dessa marknadssegment i Frankrike konstaterar experten

— att marknadssegmentet samlastning håller på att stagnera, även om en viss marknadstillväxt kan förväntas,

— att tillbakagången inom segmentet traditionell pakettransport (kollin som uppfyller vissa kriterier) kommer att fortsätta och följa samma trend som brevförsändelserna, vars antal minskar eftersom de i allt större utsträckning ersätts med elektronisk post.

(25) Experten drar slutsatsen att merparten av marknaden för samlastning/traditionella pakettjänster håller på att stagnera, även om en viss marknadstillväxt kan förväntas, och att pakettransporterna (kollin som uppfyller vissa kriterier) minskar på grund av den ökade användningen av elektronisk post.

(26) Såsom anges ovan utgör samlastningen en marknad i sig, samtidigt som den är en del av godstransportmarknaden. Samlastningsverksamheten utmärks av sorteringen av godset och godsets storlek (alltifrån paket till partier på flera ton), och av att man transporterar kollin från olika speditörer som är adresserade till flera mottagare. Två karakteristiska drag är alltså att godset sorteras och att det transporterade godset har en viss storlek. Även om sorteringen möjliggör ett optimalt utnyttjande av transportmedlen är det främsta målet med verksamheten ändå en effektiv godstransport.

(27) Sedan Sernam upphörde med sina traditionella järnvägstransporter sker transporterna av samlastat gods huvudsakligen på väg med lastbilar. Samtidigt har man emellertid utvecklat ett nytt koncept – det s.k. snabbsystemtåget (TBE). Det beskrivs nedan i samband med redovisningen av Frankrikes synpunkter. Det är därför lämpligt att undersöka kapaciteten både på väg- och järnvägstransportmarknaderna.

(28) Vägtransporterna i Europa: Enligt experten spelar vägtransporterna en nyckelroll för samlastning, budtjänster och pakettransporter. Det är relativt lätt att få tillträde till denna marknad i hela Europa och branschen lider därför av en ständig strukturell överkapacitet [1], något som har blivit alltmer uppenbart under de senaste fem till sju åren då priserna har rasat.

(29) Experten uppger att det i vilket fall som helst råder hård konkurrens på den berörda franska marknaden och att det finns en stark tendens till företagskoncentration.

(30) Järnvägstransporterna kan delas in i tre undergrupper:

— Experten anser inte att man kan förvänta sig någon tillväxt inom områdena samlastning och traditionella järnvägstransporter. Konkurrensen på dessa marknader är hård och det finns en viss tendens till företagskoncentration. Eftersom SNCF håller på att minska antalet stationer, begränsas dessutom Sernams möjligheter att utnyttja tågen för sina pakettransporter.

— Detta gäller både transporter med traditionella tåg och med höghastighetståg (TGV) i Frankrike.

— Enligt experten har det TBE-koncept som Sernam utvecklat en viss tillväxtpotential, men den är ganska marginell eftersom snabbsystemtågen för närvarande har en förhållandevis liten andel av marknaden för pakettransporter på järnväg i Frankrike. Transporterna med snabbsystemtåg har också den nackdelen att det krävs minst två stopp för lossning av godset [2].

[1] Den nyligen genomförda utvidgningen av EU verkar nu tillfälligt mildra situationen. Det faktum att många transportföretag tycks lägga ut vägtransporterna av gods på billigare underleverantörer i de nya medlemsstaterna torde öka konkurrenstrycket på priserna på vägtransportmarknaden.

[2] Ett första stopp för att flytta godset från lastbilarna till snabbsystemtåget vid avgången, och ett andra stopp för att flytta godset från tåget till lastbilarna vid ankomsten.

(31) Kommissionens expert hänvisar bland annat till en undersökning från Mercer Management Consulting (”Mercer on Travel and Transport”, volym X, nummer 1, hösten 2003/vintern 2004) i vilken konkurrenssituationen för godstransporter på järnväg beskrivs som ogynnsam men inte hopplös. Det gäller att utnyttja de fördelar som järnvägen erbjuder, men detta kräver en viss revidering av konceptet godstransporter på järnväg.

(32) Enligt Mercer skulle järnvägsnäten med sina höga kostnader kunna utnyttjas bättre om man använde differentierade produkter och priser, i kombination med en sofistikerad intäktsstyrning (”yield management”). Säljkulturen måste emellertid anpassas så att priserna fastställs beroende på transportens värde – s.k. värdebaserad prissättning (”value based pricing”) i stället för att vara förhandlingsbara).

(33) Mercer anser alltså att järnvägstransportföretagen måste standardisera sina produkter – dvs. transporttjänsterna – och fastställa priserna beroende på den erbjudna produktens eller tjänstens värde, så att de blir lättbegripliga för kunden. Det gäller enligt Mercer

(a) att fastställa produktmoduler (t.ex. beroende på den erbjudna transporttjänstens leveranstid, pris eller tillförlitlighet),

(b) att bestämma vilken typ av nyckelprodukter som skall erbjudas (vanlig befordran eller expressbefordran, lågpristransporter osv.), och

(c) att välja standardiserade transportlösningar för olika typer av produkter.

(34) Av dessa expertutlåtanden kan man dra slutsatsen i) att det råder överkapacitet i fråga om pakettransporter med vanliga tåg och att detta transportsätt inte har någon framtid, ii) att pakettransporterna med klassiska snabbtåg (TGV) är begränsade, och iii) att transporter med systemsnabbtåg (TBE) har viss tillväxtpotential på den franska marknaden, men att detta segment ännu inte är särskilt välutvecklat.

2.4 **SNCF – bakgrund**

(35) SNCF bildades 1938 som ett aktiebolag och omvandlades den 1 januari 1983 till *établissement public industriel et commercial*, dvs. en offentlig institution av industriellt och kommersiellt slag (nedan ”EPIC”) [1]. Efter den ändring som gjordes genom en lag av den 13 februari 1997 (*loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public ”Réseau ferré de France” – nedan ”RFF”*) har SNCF (EPIC) till syfte [2]

— att i enlighet med principerna om allmännyttig verksamhet bedriva trafik på det nationella järnvägsnätet,

— att i enlighet med samma principer och på uppdrag av RFF svara för infrastrukturförvaltningen.

(36) SNCF:s styrelse består av 18 ledamöter, varav i) sju statliga representanter, ii) fem ledamöter som utses på grundval av sin kompetens (varav minst en företrädare för användarna som utses genom dekret) och iii) sex ledamöter (varav en högre tjänsteman) som väljs av SNCF:s och dess dotterbolags anställda. Styrelsens ordförande utses, på styrelsens förslag, genom ministerrådsdekret [2].

(37) När det gäller utvecklingen av samlastningsverksamheten och expressbefordran av gods på järnväg (TBE-konceptet) uppger de franska myndigheterna att Sernam inte har något monopol på trafiken med snabbsystemtåg, eftersom alla transportföretag kan begära att SNCF:s godstrafikavdelning (Fret SNCF) tillhandahåller en likvärdig tjänst. Hittills har emellertid ingen av Sernams konkurrenter inkommit med en sådan uttrycklig begäran. SNCF:s godstrafikavdelning bekräftar att den är beredd att erbjuda en likvärdig tjänst till alla transportföretag som så begär. Sernam har ställt sig positiv till en förfrågan om tekniskt samarbete från ett transportföretag som önskar bedöma snabbsystemtågens användbarhet och effektivitet.

2.5 **Kommissionens beslut av den 23 maj 2001 – ”Sernam 1”**

(38) I en skrivelse av den 23 maj 2001 (nr D/288742, ärende NN 122/2000 (ex N 140/2000) – Frankrike) informerade kommissionen Frankrike om sitt beslut, enligt vilket det logistiksamarbete som inleddes mellan SNCF och SCS Sernam den 1 februari 2000 (uthyrning av anläggningar och vagnar) inte utgjorde något statligt stöd. De åtgärder som SNCF vidtagit mellan början av 2001 och slutet av 2004 för att stödja SCS Sernam kommersiellt och åter göra företaget lönsamt utgör enligt samma beslut ett statligt stöd som är förenligt med EG-fördraget.

[1] Regleras i artiklarna 18–26 i *loi d'orientation des transports intérieurs* av den 30 december 1982. Ett EPIC kan varken begäras i konkurs eller bli föremål för utmätning.

[2] Uppgifterna hämtade från SNCF:s webbplats (http://www.sncf.com).

(39) Kommissionen godkände ett stöd på totalt 503 miljoner euro ([1]), varav 448 miljoner euro i omstruktureringsstöd och 55 miljoner euro i enlighet med avtal mellan SNCF och Sernam om bagage-, tidnings- och materieltransporter. Godkännandet var förknippat med ett antal grundläggande villkor.

(40) En av förutsättningarna för stödet var att Sernam privatiserades. 60 % av företagets kapital måste övertas av Geodis ([2]), ett transport- och logistikföretag noterat på Parisbörsens *second marché* som inte är juridisk person (*société de droit commun*). Geodis kapital innehas till 56,6 % av privata investerare. Till de största aktieägarna hör Société Générale, som genom Salvépar-koncernen innehar 26,6 % av kapitalet och 29,7 % av rösterna, och AGF-VIE, som innehar 8,4 % av kapitalet och 9,5 % av rösterna. SNCF innehar 43,3 % av kapitalet och 48,6 % av rösterna.

(41) Geodis skulle på så sätt få ett obegränsat ansvar ([3]) för SCS Sernams skulder och tvingas täcka de resterande kostnaderna för omstruktureringen av Sernam på 67 miljoner euro. Sernam åtog sig i sin tur att minska antalet filialer från 107 till 72 under perioden 1999–2004, att minska sin omsättning med 18 %, att minska sin personalstyrka och genomföra omstruktureringen med ovannämnda budget inom utsatt tid, dvs. före början av 2004.

2.6 **Inledande av förfarandet**

(42) Med anledning av den första årsrapporten och ovannämnda klagomål konstaterade kommissionen att en del av stödet utbetalats trots att vissa grundläggande villkor i Sernam 1-beslutet inte var uppfyllda. Kommissionen kom fram till att stödet hade missbrukats och ifrågasatte det på bland annat följande punkter:

— Genom att Sernam omvandlades från kommanditbolag till aktiebolag begränsades Geodis ansvar för Sernams skulder.

— Geodis, som själv befann sig i en svår situation, minskade sitt aktieinnehav i Sernam till 15 %, trots att det var meningen att bolaget skulle överta 60 % av aktierna.

— 15 % av aktierna i Sernam övertogs av ett annat bolag, Compagnie générale d'investissement et de participation ("Cogip"), som till 34 % ägs av Geodis och till 66 % av Sofivir ([4]).

— Omstruktureringen varade ett år längre än vad som ursprungligen var planerat.

— Tillskottet av offentliga medel ökade med 41 miljoner euro, eftersom nettofinansieringsbehovet vid omstruktureringen av Sernam blev större än väntat på grund av förseningen i förhållande till den ursprungliga planen ([5]).

— Det förväntade tillskottet av privata medel från Geodis uteblev. Detta belopp skulle ha uppgått till 67 miljoner euro, vilket skulle ha minskat stödbeloppet i motsvarande proportion.

— Ändringen av den ursprungliga omstruktureringsplanen föranledde inte några lämpliga kompensationsåtgärder.

— Sernams lönsamhet skulle återställas inom en rimlig tidsfrist.

— Stödet fick inte leda till någon otillbörlig snedvridning av konkurrensen.

— Principen om att stöd bara får beviljas en enda gång skulle tillämpas.

— Stödet fick inte vara större än vad som var absolut nödvändigt.

— Omstruktureringsstödet skulle användas i enlighet med Sernam 1-beslutet.

— Alla stöd som (under tiden) bedömts som nya respektive otillåtna måste vara förenliga med fördraget.

Dessa tveksamheter gör att det krävs en ny analys av Sernams omstruktureringsplan.

([1]) Detta belopp utgjordes av 448 miljoner euro i omstruktureringsstöd, av ca 7 miljoner euro i form av startkapital som utbetalades av SNCF den 1 februari 2000 när bolagets verksamhet överfördes från moderbolaget till dess nya helägda dotterbolag Sernam SCS (se tabell 3 för närmare upplysningar) och av 34 plus 21 miljoner euro i enlighet med avtal om bagage-, tidnings- och materieltransporter. Totalt godkändes alltså ett belopp på 503 miljoner euro. För närmare upplysningar hänvisas till Sernam 1-beslutet och beslutet att inleda förfarande nr C 32/03. (Beloppen i euro har i det här beslutet avrundats till hela miljoner.)

([2]) Geodis måste förvärva 60 % av Sernam till ett symboliskt pris av 1 euro (se punkt 51 i Sernam 1-beslutet).

([3]) Ingen ansvarsbegränsning i kommanditbolag.

([4]) Sofivir ägs i sin tur av Crédit agricole och ett antal fysiska personer som har aktier i bolaget.

([5]) För en exakt redovisning av hur detta belopp fördelar sig på olika poster, hänvisas till beslutet att inleda förfarande nr C 32/03.

(43) När förfarande nr C 32/03 inleddes, erinrade kommissionen om att det var nödvändigt att kontrollera genomförandet av vissa åtgärder som i beslutet att inleda förfarandet ansågs fortlöpa i enlighet med Sernam 1-beslutet. Bland annat skulle de berörda kontrakten senast den 31 januari 2003 bli föremål för ett upphandlingsförfarande ([1]) (dvs. de kontrakt som ingåtts mellan SNCF och SCS Sernam om transport av resenärers bagage, av tidningar och av SNCF:s materiel). På grund av ovannämnda tveksamheter ansåg kommissionen att det krävdes en förnyad analys av ärendet grundad på en fullständig och uppdaterad omstruktureringsplan som återspeglade de nya förhållandena.

2.7 **Fortsatt utveckling**

(44) Avtalet mellan SNCF/Geodis och Cogip innehöll ett antal ogiltighetsklausuler för det fall att kommissionen skulle inledda ett förfarande eller om talan skulle väckas vid Europeiska gemenskapernas domstol ([2]). I och med att kommissionen inledde förfarandet tvingades SNCF i enlighet med dessa klausuler att överta de andelar i Sernam på 15 % vardera som förvärvats av Geodis respektive Cogip.

(45) Enligt de senaste upplysningarna från de franska myndigheterna har Frankrike tilldelat Sernam ett stöd på 489,1 miljoner euro sedan det omvandlades till dotterbolag. Detta belopp utgörs av 6,7 miljoner i startkapital, 419,6 miljoner euro i kapitaltransaktioner, 33,5 miljoner euro i form av lån mot säkerhet i eget kapital och 29,3 miljoner euro för att täcka merkostnader för järnvägspersonal ([3]). Totalbeloppet på 489 miljoner euro utgörs av 448 miljoner euro i omstruktureringsstöd, enligt den plan som kommissionen godkände i maj 2001, och en extra utbetalning på 41 miljoner euro för att ta hänsyn till de nya omständigheter som tillkommit efter kommissionens beslut (som kompensation för Sernams extra insatser, bland annat när det gäller stängningen av filialer).

(46) Övriga åtgärder som Frankrike nämner i ärendet, huvudsakligen i sina synpunkter på kommissionens beslut att inleda förfarandet, till exempel uppdateringen av Sernams omstruktureringsplan, sammanfattas nedan i avsnittet om Frankrikes synpunkter.

([1]) Enligt rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandet för enheter som har verksamhet inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna (EGT L 199, 9.8.1993, s. 84), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/4/EG (EGT 101, 1.4.1998, s. 1). Direktiv 93/38/EEG har ersatts av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG (EUT L 134, 30.4.2004, s. 1).

([2]) I sitt beslut att inleda förfarandet hävdade kommissionen att dessa ogiltighetsklausuler stred mot gemenskapsrätten.

([3]) En ersättning som SNCF betalade till Sernam för att täcka merkostnaderna för Sernams järnvägspersonal.

(47) […] meddelade de franska myndigheterna […] sitt beslut att sälja Sernam. Försäljningsvilkoren är följande:

— Försäljningen skall ske på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

— Man skall sträva efter att finna en europeisk köpare.

— Företaget skall säljas till marknadspris.

(48) De franska myndigheterna har därför anlitat en bank, som fått i uppdrag att leta efter potentiella köpare i Europa. Enligt uppgifter från de franska myndigheterna kommer försäljningen att äga rum senast den […].

(49) Kommissionen noterar alltså att de franska myndigheterna har för avsikt att sälja Sernam i dess helhet (med både tillgångar och skulder).

3. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER**

(50) Nedan sammanfattas synpunkter från tredje parter som vill vara anonyma. Mot bakgrund av omständigheterna i ärendet, och särskilt de slutsatser som kommissionen redovisade i sitt beslut att inleda förfarandet, har dessa parter framfört följande synpunkter:

(51) Omstruktureringsplanen godkändes på villkor att SNCF sålde merparten av sina andelar i Sernam till en privat investerare, som åtog sig att stå för 20 % av kostnaderna för omstruktureringen av Sernam.

(52) I gengäld skulle Sernam minska sin omsättning (med minst 18 %) och sina marknadsandelar för att undvika en oskälig snedvridning av konkurrensen. De klagande noterar i detta avseende att kommissionen i punkt 75 fjärde stycket i sin sammanfattning anför följande: Frankrike har visserligen föreslagit att ytterligare […] ([4]) av Sernams filialer skall stängas, men det är inte klart, för det första, om denna kompensationsåtgärd är tillräcklig och, för det andra, om den är godtagbar med tanke på de nya omständigheter i ärendet som beskrivs ovan. Enligt de klagande utgör stängningen av ytterligare filialer inte under några omständigheter en tillräcklig kompensationsåtgärd, med tanke på att det omstruktureringsstöd som sökts för Sernam ökats betydligt [med minst 108 miljoner euro (67+41 miljoner euro)] och att omstruktureringen kommer att pågå minst ett år längre än vad som ursprungligen var planerat.

([4]) Konfidentiell information som inte offentliggörs.

(53) De klagande framhåller att det stödbelopp som godkändes 2001 inte borde ha varit högre än vad som var absolut nödvändigt för att återställa Sernams lönsamhet.0 I synnerhet måste kommissionen sörja för att Sernam i fortsättningen inte har tillgång till likvida medel som gör att företaget kan fortsätta att, som i nuläget, hålla priser som är lägre än marknadspriserna och att ”värva” erfaren personal hos sina konkurrenter (se punkt 96 i kommissionens sammanfattning).

(54) De klagande anser att Sernam inte bör tillåtas göra en ny omstrukturering, ges ytterligare stöd eller tillåtas fortsätta att snedvrida konkurrensen genom att (liksom SNCF) helt enkelt åsidosätta villkoren i beslutet av den 23 maj 2001.

(55) Vidare menar de klagande att kommissionen bör avslå varje ny investerings- och utvecklingsplan som Sernam/SNCF och Frankrike lägger fram, eftersom Sernam/SNCF och Geodis avsiktligt bryter mot bestämmelserna i den omstruktureringsplan som godkänts av kommissionen och de, med hänvisning till uppskovsklausulerna i det samförståndsavtal som ingåtts mellan SNCF och Geodis, kommit överens om att inte medverka i kommissionens eventuella granskning av den ursprungliga omstruktureringsplanen.

(56) Kommissionen bör i enlighet med principen om att stöd bara får beviljas en enda gång se till att Sernam inte tillåts ta emot ytterligare stöd. Eftersom de åtgärder som SNCF vidtagit för att privatisera Sernam och genomföra den godkända omstruktureringsplanen inte varit tillräckliga för att åter göra Sernam lönsamt inom de föreskrivna tidsramarna, bör kommissionen se till att företaget försätts i likvidation och inte får något ytterligare statligt stöd.

(57) Genom en skrivelse av den 19 maj 2004, som registrerades den 24 maj 2004, inkom de klagande med ytterligare upplysningar enligt vilka nedläggningen av företag inom transportsektorn i Frankrike ökade med 21,37 % under perioden februari 2003–februari 2004 (källa: Insee). Transportsektorns stora svårigheter i Frankrike beror enligt dessa berörda parter främst på den svaga konjunkturen, men även på strukturella problem. Bristen på eget kapital och likvida medel gör att transportföretagen saknar manöverutrymme. Om de förlorar ett kontrakt eller om någon av deras kunder går i konkurs har de svårt att klara sig. Eftersom transportfirmorna ofta inte kan ge tillräckliga garantier har de svårt att vinna bankernas, speditörernas och till och med de egna leverantörernas förtroende.

(58) De berörda parterna ger också flera exempel på kunder till företaget X ([1]) som nyligen skall ha fått priserbjudanden från Sernam som är 10–30 % lägre än de priser som X erbjuder.

Kunder till X	Skillnad mellan Sernams och X-prisen	Region
Kund 1	–30 %	Amiens
Kund 2	–15 %	Paris
Kund 3	–10 %	Paris
Kund 4	–20 %	Paris
Kund 5	–20 %	Paris
Kund 6	–20 %	Paris

(59) De berörda parterna uppger vidare att Sernam systematiskt har lockat personal från företaget X ([2]) genom att erbjuda löner som är 30 % högre än de som X betalar.

(60) De tredje parterna drar slutsatsen att Sernam försöker utnyttja det erhållna stödet för att vinna konkurrensfördelar på marknaden på bekostnad av sina konkurrenter. De begär att kommissionen skall fatta ett negativt beslut och att det redan beviljade stödet omedelbart skall återkrävas från Sernam. De begär också att en eventuell försäljning av Sernam skall ske på samma villkor som de som fastställdes för Geodis 2001, och genom en lämplig anbudsinfordran.

4. **FRANKRIKES SYNPUNKTER**

(61) Efter de arbetsmöten som hållits framförde Frankrike i skrivelser av den 19 juni 2003, 26 november 2003 och 14 april 2004 sina synpunkter på kommissionens beslut att inleda förfarandet och på berörda parters synpunkter.

SAMMANFATTNING AV FRANKRIKES SYNPUNKTER

(62) De franska myndigheterna anser sig ha lämnat alla nödvändiga upplysningar beträffande de punkter som kommissionen ifrågasatt:

— Sernams omsättning har minskat betydligt.

([1]) Ett företag som är verksamt inom samma marknadssegment som Sernam.

([2]) Särskilt i Parisregionen.

— SNCF kommer inte att träda in i Geodis ställe för att täcka Sernams behov av rörelsekapital. Detta behov, som 2001 uppskattades till 67 miljoner euro, uppgår i dag bara till 7,8 miljoner euro och kommer att täckas genom löpande bankkrediter.

— Försäljningspriset på pakettjänster, expresstjänster och samlastningstjänster har ökat mellan 2000 och 2002.

— Kontrakten avseende tidnings-, bagage- och materieltransporter, som fortfarande uppgår till samma belopp, har varit föremål för ett upphandlingsförfarande.

— Sernam har erhållit sitt kvalitetscertifikat (det s.k. Cliq-märket).

— Sernam har övergått till att tillhandahålla expresstjänster. Det är för övrigt en av orsakerna till att planen för sanering av Sernam har varit framgångsrik.

— Utvecklingen av TBE-konceptet har också haft stor betydelse för Sernams utveckling.

(63) Såsom kommissionen påpekar i sitt beslut att inleda förfarandet har Sernam uppfyllt de övriga villkoren i planen:

— Stängningen av filialer har påbörjats och fortsätter i en större omfattning än vad som krävs i Sernam 1-beslutet.

— På två år har 4/5 av personalen förnyats, eftersom järnvägspersonalen återgått till SNCF. Det har därigenom varit möjligt att införa ett nytt praktikorienterat system för intern kommunikation som belönar lokala initiativ i syfte att utveckla en ny resultatorienterad företagskultur.

— Omorganisationen av filialerna pågår.

— Personalutbildning har genomförts.

— En ny transportplan har införts.

— Övergången till Geodis datasystem har genomförts.

(64) Endast sammanslagningen av Sernam och Geodiskoncernen har inte lyckats på de villkor och enligt tidsplanen i samförståndsavtalet mellan SNCF och Geodis av den 21 april 2000.

DETALJERAD REDOGÖRELSE FÖR FRANKRIKES SYNPUNKTER

4.1 **Hävning av SNCF:s avtal med Geodis och Cogip**

(65) De franska myndigheterna hävdar att de avtal som ingåtts med Geodis och Cogip blev ogiltiga i och med att kommission inledde förfarandet, eftersom detta förhållande utgjorde en grund för hävande av avtalen. SNCF har följaktligen övertagit de andelar i Sernam på 15 % vardera som förvärvats av Geodis respektive Cogip.

(66) Med tanke på riskerna för investeraren anser de franska myndigheterna att hävningsklausulerna i de avtal som ingåtts mellan SNCF och Geodis och mellan SNCF och Cogip varken var orimliga eller i strid med gemenskapsrätten. Eftersom kommissionen inte fattat något beslut per den 31 december 2000 (det datum som var kopplat till hävningsklausulerna) hade Geodis gått med på att förlänga samförståndsavtalet från den 21 april 2000 till den 30 juni 2001 (samförståndsavtalet innehöll en uppkovsklausul enligt vilken avtalet tillfälligt kunde hävas om kommissionen före den 31 december 2000 skulle fatta ett slutgiltigt beslut om godkännande av stödet). Sernam 1-beslutet togs den 23 maj 2001. Enligt de franska myndigheterna skulle beslutet emellertid inte träda i kraft förrän den 14 september 2001, två månader efter dess offentliggörande. Vid denna tidpunkt hade avtalet blivit ogiltigt och SNCF var tvunget att förhandla fram ett nytt avtal med Geodis. Det måste här påpekas att SNCF, trots att det var den största aktieägaren i Geodis med 45 % av aktiekapitalet, inte kontrollerade bolaget och inte heller fick delta i omröstningen när Geodis fattade sitt beslut beträffande Sernam. SNCF skulle alltså inte ha kunnat hindra Geodis från att tillämpa det ogiltiga avtalet, även om beslutet hade varit tillämpligt redan när det delgavs medlemsstaten. SNCF gjorde däremot allt som stod i dess makt för att tillämpa omstruktureringsplanen.

(67) De franska myndigheterna drar därför slutsatsen att det varken är Sernams, SNCF:s eller de franska myndigheternas fel att det första samförståndsavtalet blev ogiltigt (genom att inget slutgiltigt beslut om Geodis fattades före den 30 juni 2001), att det tog så lång tid att förhandla fram det andra samförståndsavtalet och att Geodis (på grund av sina ekonomiska problem) krävde ett antal ändringar jämfört med det första avtalet.

(68) Det faktum att dessa avtal blev ogiltiga hindrade emellertid enligt de franska myndigheterna inte att synergierna mellan Geodis, Cogip och Sernam fortsatte att utvecklas […].

4.2 **Förseningar i genomförandet av planen**

(69) Enligt de franska myndigheterna började vissa saneringsåtgärder vidtas redan i början av år 2000, men det var först den 1 januari 2003 – dvs. med sex månaders försening – som omstruktureringsplanen verkligen kunde börja genomföras, i och med att Charles Henri Brousseaud tillträdde som verkställande direktör för Sernam och Michel Tremelet som Sernams ekonomichef.

4.3 **Ökning av stödet med 41 miljoner euro**

(70) Frankrike uppger att detta finansieringsbehov främst berodde på de förluster som företaget ådrog sig under den tid som förhandlingarna pågick och på att det var nödvändigt att anpassa planen till de nya omständigheterna. Dessa nya omständigheter är en följd av de förändringar som ägt rum både inom Geodis och i det allmänna ekonomiska klimatet under kommissionens handläggning av ärendet efter Sernam 1-beslutet.

(a) Effekter av järnvägstjänsternas försämrade kvalitet ([…] miljoner euro): Efter två veckors strejk våren 2001 tvingades SNCF gå med på att tills vidare avbryta genomförandet av järnvägstransportplanen vid knutpunkten Villeneuve St-Georges. För att begränsa kundförlusterna måste Sernam i all hast ersätta denna med en vägtransportplan. På grund av det pressade läget var det emellertid inte möjligt att optimera denna plan och priserna kunde inte förhandlas fram under gynnsamma förutsättningar. Den skada som Sernam därigenom ådrog sig uppgick 2001 till omkring […] miljoner euro (en minskning av omsättningen på […] miljoner euro och omkostnader på […] miljoner på grund av de exceptionella rättstvister som Sernam var inblandad i).

(b) Oförutsedda förseningar i genomförandet av saneringsplanen ([…] miljoner euro): Utöver denna försämring av järnvägstrafiken tillkom även rörelseförluster som kan tillskrivas den osäkerhet som rådde under sju månader (juni–december 2001) på grund av de besvärliga förhandlingarna med Geodis. Eftersom avtalen mellan SNCF och Geodis blivit ogiltiga och löpte ut i slutet av år 2000 såg sig SNCF återigen tvunget att förhandla fram ett nytt samförståndsavtal med Geodis i slutet av 2001 (den 21 december 2001). De andra potentiella köpare som anmält sitt intresse vid anbudsinfordran hade under tiden valt att göra andra investeringar. Diskussionerna försvårades ytterligare av att även Geodis situation försämrats under 2001. Det faktum att undertecknandet av de nya avtalen drog ut på tiden ledde till stora förluster under en lång period, eftersom saneringsplanen inte kunde börja genomföras förrän den 1 januari 2002. De ackumulerade ytterligare förlusterna uppgick till […] miljoner euro.

(c) Ökade kostnader för stängningen av filialer ([…] miljoner euro) och minskade merkostnader för järnvägspersonal ([…] miljoner euro): Den främsta orsaken till att beloppet i omstruktureringsplanen ([…] miljoner euro) överskreds, var att kostnaderna för stängningen av filialerna blev högre än väntat (uppsägningar, skärpt sociallagstiftning osv.). Detta uppvägdes emellertid av minskade merkostnader för järnvägspersonalen ([…] miljoner euro). Intresset för en återgång till SNCF bland de fast anställda tjänstemännen var större än väntat, men på grund av deras geografiska önskemål tog det tid att omplacera dem. Detta bidrog till störningar i filialernas funktion och till att kostnaderna för denna återgång blev större än för ett normalt socialt åtgärdspaket. Enligt den ursprungliga planen skulle Sernam behålla […] fast anställda tjänstemän (järnvägspersonal). I själva verket stannade endast […] av dem hos Sernam, vilket innebar en minskning av de förväntade merkostnaderna med omkring […] miljoner euro. Eftersom återgången till SNCF gick snabbare och var mer omfattande än väntat (nära […] personer bara under november 2000 och nästan […] under fyra månader 2001) var Sernam under 2001 tvunget att snabbt rekrytera mer, oerfaren, personal med privaträttsliga kontrakt än planerat. Personalöverskottet kunde successivt elimineras och därmed uppkom extra uppsägningskostnader jämfört med den ursprungliga planen.

(d) Lån mot säkerhet i eget kapital ([…] miljoner euro): Enligt det samförståndsavtal som ingicks med Geodis den 21 december 2001 minskades det lånebelopp som SNCF faktiskt hade utbetalat med det belopp som redan investerats under budgetåren 2000 och 2001. Lånet reducerades därför med […] miljoner euro.

4.4 **De 67 miljoner euro som förväntades från Geodis (enligt beslutet av den 23 maj 2001)**

(71) I Sernam 1-beslutet fastställdes de totala kostnaderna för omstruktureringen till 515 miljoner euro, varav SNCF enligt de franska myndigheterna skulle bidra med 448 miljoner euro och Geodis med 67 miljoner euro. Det stora behovet av rörelsekapital (61 miljoner euro) berodde på de störningar som uppkom i slutet av år 2000 i samband med järnvägspersonalens omfattande återgång till SNCF (1 600 personer under budgetåret 2000). Frankrike uppger att detta belopp motsvarade den rörelsekredit som Geodis beviljat Sernam (för att finansiera behovet av rörelsekapital). Dessa störningar gav upphov till förseningar och incidenter vid godtransporterna och ledde på så sätt till ett stort antal rättstvister och en kraftigt ökad kapitalbindning i kundfordringar. I slutet av år 2000 var den genomsnittliga betalningstiden över fyra månader. De franska myndigheterna uppger att det uppskattade behovet av rörelsekapital under första hälften av 2002 hade minskat till […] miljoner euro, beräknat utifrån en genomsnittlig bankkredit på omkring trettio dagar. Detta behov finansierades genom kortfristiga checkräkningskrediter. Den 31 december 2002 uppgick behovet av rörelsekapital endast till […] miljoner euro, vilket finansierades genom kortfristiga checkräkningskrediter. Frankrike ansåg att de åtgärder som Sernam vidtagit för att minska behovet av rörelsekapital visade att bolaget inte längre hade något behov av de 67 miljoner euro som Geodis skulle ha bidragit med.

4.5 **Sernams prispolitik**

(72) De franska myndigheterna uppger att Sernam sedan 1995 driver en ny prispolitik med högre priser i syfte att återställa verksamhetens lönsamhet genom en översyn av intäkterna från paket- och expresstjänsterna. Denna politik har gett konkreta resultat, vilka redovisas nedan:

(73) Expresstjänster: För att jämföra sin prisnivå med marknadspriserna använde Sernam kilopriset som indikator. Den genomsnittliga vikten per försändelse är högre för Sernam än för andra företag på marknaden ([…] kg jämfört med 29 kg i slutet av juni 2003). Kilopriset minskar emellertid med vikten (ju tyngre försändelse, desto lägre kilopris). För att siffrorna skulle vara jämförbara bestämde sig Sernam för att jämföra kilopriserna för försändelser med en vikt på 25–30 kg, dvs. den genomsnittliga vikten för expressförsändelser på marknaden.

Andra kvartalet 2003 Expresstjänster	Sernam (totalt)	Sernam 25–35 kg	Marknaden (samma vikt)
Pris/kilo i euro	[…]	[…]	1,07
Vikt per försändelse i kg	[…]	[…]	29,00

(74) För försändelser som ligger i detta för marknaden genomsnittliga viktintervall är Sernams pris […] euro/kg, jämfört med det genomsnittliga marknadspriset på 1,07 euro/kg. I detta viktintervall är alltså Sernams pris högre än marknadspriset.

(75) De franska myndigheterna uppger vidare att Sernams priser ökade med […] procentenheter mellan första kvartalet 2001 och första kvartalet 2003, medan marknadspriset ökade med 13 procentenheter under samma period. Samtidigt har de försändelser som Sernam hanterar blivit allt tyngre (en ökning med […] procentenheter, medan de försändelser som andra företag hanterar har blivit lättare (minskning med 7 procentenheter). Eftersom kilopriset minskar med vikten skulle man kunna förvänta sig en kraftig minskning av Sernams indikator pris/kg om försändelsernas genomsnittliga vikt ökar. Sernams indikator pris/kg har emellertid tvärtom ökat och denna ökning är till och med större än för marknaden som helhet. Sernams ökning av kilopriset är alltså betydligt större än motsvarande ökning på marknaden. Detta bekräftas också av de siffror som är tillgängliga för andra kvartalet 2003, om man bortser från Sernams nattleveranser.

(76) Traditionella pakettjänster: De franska myndigheterna uppger att samma analys har gjorts för försändelser med en vikt på 95–105 kg (den genomsnittliga vikten på paketmarknaden).

(77)

Andra kvartalet 2003 Expresstjänster	Sernam	Sernam 95–105 kg	Marknaden
Pris/kilo i euro	[…]	[…]	0,33
Vikt per försändelse i kg	[…]	[…]	98,00

(78) För den del av Sernams försändelser som faller inom det genomsnittliga viktintervallet är Sernams pris […] euro/kg, dvs. högre än marknadspriset.

(79) De franska myndigheterna uppger vidare att Sernams priser ökade […] procentenhet mer än de genomsnittliga marknadspriserna mellan första kvartalet 2001 och första kvartalet 2003 (samma prisökningar noterades mellan första kvartalet 2001 och andra kvartalet 2003). Samtidigt har de försändelser som Sernam hanterar blivit något tyngre (en ökning med […] procentenheter) medan de försändelser som andra företag hanterar har blivit lättare (minskning med 3 procentenheter). Eftersom kilopriset minskar med vikten har alltså även Sernams kilopris ökat mer än kilopriset på marknaden. Detta bekräftas av de uppgifter som finns tillgängliga för andra kvartalet 2003.

4.6 **Utvecklingen av Sernams resultat**

(80) De franska myndigheterna uppger först och främst att Sernam inte har någon juridisk skyldighet att upprätta en koncernredovisning och att man därför inte kan förebrå Sernam för att inte ha publicerat denna information. De franska myndigheterna har emellertid överlämnat Sernams koncernredovisning för 2002 till kommissionen.

(81) De franska myndigheterna har också lämnat följande uppgifter beträffande resultatutvecklingen sedan 2000, med prognoser som sträcker sig fram till 2006:

	2000	2001	2002	03 förv.	03 fakt.	2004	2005	2006
Omsättning	552	573	449	430	414	431	452	449
Driftsöverskott brutto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Avskrivningar	i.u.	[…]	[…]	[…]	i.u.	[…]	[…]	[…]
Avskrivningar	i.u.	[…]	[…]	[…]	i.u.	[…]	[…]	[…]
Omstruktureringskostnader	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Icke utnyttjat lån i eget kapital	i.u.	[…]	[…]	[…]	i.u.	[…]	[…]	[…]
Finansiellt resultat	i.u.	[…]	[…]	[…]	i.u.	[…]	[…]	[…]
Resultat före skatt	-104,0	-102,0	-78,3	-87,1	-85,0	-40,9	0,1	3,4

(82) På grundval av dessa uppgifter och med hänsyn till planerade och delvis redan genomförda omstruktureringsåtgärder, borde Sernam kunna nå ett nollresultat 2005 och börja gå med vinst 2006.

4.7 **Sernams marknadsandelar**

(83) Revisorerna har, med siffror från tidskriften Logistique Magazine som underlag, upprättat en tabell över olika företags resultat inom de berörda marknadssegmenten. Av denna tabell framgår enligt de franska myndigheterna först och främst att Sernam mellan 1998 och 2002 fallit från tredje till tionde plats på den franska paketmarknaden, och från femte till sjätte plats på den franska expressmarknaden. De franska myndigheterna har upprättat följande tabell:

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Marknads-andel i %	Plats	Marknads-andel i %	Plats	Marknads-andel i %	Plats	Marknads-andel i %	Plats	Marknads-andel i %	Plats
Pakettjänster Frankrike	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Expresstjänster Frankrike	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Pakettjänster internationellt	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Maganine		Sernam		Logistique Maganine		Logistique Maganine	
	Marknads-andel i %	Plats	Marknads-andel i %	Plats	Marknads-andel i %	Plats	Marknads-andel i %	Plats	Marknads-andel i %	Plats
Expresstjänster internationellt	1	9	2,21	7	1,01	7	1,14	6	0,83	
	5,4		4,98		4,23		4,21		3,38	

4.8 **Minskad omsättning**

(84) Enligt de franska myndigheternas skrivelse av den 14 april 2004 har Sernams omsättning utvecklats på följande sätt:

Omsättning –1								
Omsättning Sernam	2000	2001	2002	2003 (förv.)	2003 (faktisk)	2004	2005	2006
Omsättning Sernam i milj. euro	552	573	449	430	414	431	452	449
Omsättning Sernam (år 2000 = 100)	100	104	81	78	75	i.u.	i.u.	i.u.
Årlig tillbakagång i milj. euro		4	-22	-4	-6	i.u.	i.u.	i.u.
Utveckling i procent jämfört med år 2000 (*)		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

Omsättning –2					
Siffror brutto: Expresstjänster – pakettjänster (ej korrigerat enligt marknadsutveckling)	2000	2001	2002	2003	Utveckling 2000–2003 i %
Expresstjänster Sernam i milj. euro	[…]	[…]	[…]	[…]	-30
Pakettjänster Sernam i milj. euro	[…]	[…]	[…]	[…]	-39
Förhållande express/paket Sernam	[…]	[…]	[…]	[…]	
Expresstjänster + pakettjänster (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
Andel expresstjänster i % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
Andel pakettjänster i % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	

Omsättning –3					
Express- och pakettjänster i procent (år 2000 = 100) (korrigerat enligt marknadsutveckling)	2000	2001	2002	2003	Utveckling 2000–2003 i procent
Expresstjänster Sernam (korrigerat enligt marknadsutveckling)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pakettjänster Sernam (korrigerat enligt marknadsutveckling)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Förhållande express/paket (korrigerat enligt marknadsutveckling)	[…]	[…]	[…]	[…]	

(*) Information som inte kommer direkt från de franska myndigheterna, utan som lagts till av kommissionen.

(85) Enligt uppgifter från de franska myndigheterna visar utvecklingen av Sernams omsättning på paket- och expressmarknaden under perioden 2000–2003 dels att Sernam gått tillbaka på båda dessa marknader, dels att Sernams verksamhet i allt större utsträckning inriktats på expresstjänster.

(86) Sernams omsättning minskade med 18 % mellan 2000 och 2005. Den del av omsättningen som härrör från traditionella pakettjänster minskade enligt uppgift med […] % och den del som härrör från expresstjänster med […] % mellan 2000 och 2003. Om man tar hänsyn till de korrigeringar som de franska myndigheterna gjort för att ta hänsyn till marknadsutvecklingen, var minskningen av Sernams omsättning från pakettjänster under samma period ännu större ([…] %), medan minskningen av omsättningen från expresstjänster var något mindre ([…] % i stället för […] %).

(87) Dessutom har verksamheten enligt de franska myndigheterna i viss mån ändrat inriktning, eftersom förhållandet expresstjänster/traditionella pakettjänster år 2000 uppgick till […], jämfört med […] år 2003. De traditionella pakettjänsternas andel av Sernams verksamhet har alltså minskat till förmån för expresstjänsterna. Om man ser till den samlade omsättningen från traditionella pakettjänster och expresstjänster svarar emellertid de traditionella pakettjänsterna för merparten av verksamheten, med […] % av omsättningen år 2000 och […] % år 2003 jämfört med […] % respektive […] % för expresstjänsterna.

4.9 **Personalnedskärningar**

(88) Sernams personalstyrka har minskat på följande sätt:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Beslut 23.5.2001	5 050			3 900		2 600	
Sernams personal 31.12			4 257	3 800	3 259	2 995	[…]

(89) Enligt beslutet av den 23 maj 2001 skulle antalet anställda minska till 2 600 år 2004. I själva verket kommer emellertid antalet anställda fortfarande att vara 2 995 år 2004, men […] år 2005, dvs. färre än enligt det mål som fastställts för 2004.

(90) Den förordade minskningen av personalstyrkan torde möjliggöra stora besparingar och ge Sernam den flexibilitet och anpassningsförmåga som krävs för att företaget skall kunna uppnå sina innovationsmål.

4.10 **Stängning och omorganisation av filialer**

(91) Stängning av filialer: De franska myndigheterna uppger att Sernam kommer att stänga fler sorteringsställen än vad som fastställs i beslutet av den 23 maj 2001:

	1999	2001 (31.12)	2002 (30.6)	Mål 2002	Mål 2003		
Mål beslut 23.5.2001	107	87	80	74	72	32,71 %	
(31.12 varje år)		2001 (31.12)	2002 (31.12)		2003 (31.12)	2004 (31.12)	2005 (31.12)
Antal Sernamfilialer		87	74		62	61	61
Utveckling i % 1999–2005							-43

De franska myndigheterna uppger att alla siffror med kursiv stil är prognoser.

(92) Omorganisation av filialer: Ur vinstsynpunkt hade Sernams tidigare nät en olämplig struktur. Det var överdimensionerat (för många filialer), dåligt lokaliserat (vissa filialer kostade mycket, eftersom de låg mitt i Paris) och vissa sorteringsställen hade en olämplig utformning [1]. Genom att i det närmaste halvera antalet filialer och flytta en del av sorteringsverksamheten från städerna till förorterna, med hänsyn till vägnätet, har Sernam lyckats halvera sina hyreskostnader. Dessa åtgärder har bidragit till att rationalisera och effektivisera samlastningsverksamheten och pakettransporterna och kommer att spela en viktig roll för att varaktigt återställa Sernams lönsamhet.

4.11 **Omlokalisering och modernisering av återstående filialer**

(93) Vid 25 av Sernams fasta filialer är förhållandena sådana att det inte är möjligt att uppnå den produktivitet som krävs inom den här branschen. Trots att de flesta av dessa filialer är förlagda till storstäder är de nödvändiga för att Sernams nät skall fortsätta att fungera och hålla ihop. För att åter göra dessa filialer lönsamma strävar Sernam efter att modernisera de filialer som har ett gynnsamt geografiskt läge (tre filialer) och omlokalisera de övriga (22 filialer). De omlokaliseras antingen till befintliga anläggningar, som renoveras av Sernam, eller till helt nya anläggningar.

[1] De franska myndigheterna uppger att en del av de använda lokalerna var ganska nedgångna. De låg ofta mitt i stadskärnan och inte, som de flesta konkurrenters lokaler, i utkanten av städerna, där de skulle ha varit betydligt mer lättillgängliga från de stora trafiklederna och bättre belägna i förhållande till de industriområden där de flesta av Sernams kunder är koncentrerade. Denna lokalisering påverkade också hyran, som var alldeles för hög för Sernam. Kombinerade anläggningar (järnväg/väg) med lastkajer för tåg respektive bilar på två sidor används sedan maj 2001 endast för vägtransporter. Eftersom man bara använder ena sidan av lastkajen blir anläggningen inte tillräckligt produktiv (lastkajen har större yta än en vanlig tvåsidig lastkaj och kollina måste tillryggalägga en längre sträcka på lastkajen, vilket gör att det krävs fler godshanterare för att förflytta dem, samtidigt som risken för skador på kollina ökar). Anläggningarna är dessutom inte anpassade till dagens moderna fordon: manöverutrymmet runt plattformarna är så litet att det är svårt, eller i vissa fall omöjligt, att köra fram lastbilarna dit (mer tidskrävande än i vanliga anläggningar). Verksamhetsutövaren kan alltså inte ställa upp lastbilarna med dörrarna mot lastkajen för att på så sätt optimera hanteringen. Som en följd av omstruktureringen av Sernams verksamhet och på grund av den dåliga konjunkturen var ett stort antal anläggningar överdimensionerade.

(94) Tack vare denna moderniserings- och omlokaliseringsplan kommer nätets rörelseresultat att kunna förbättras med […] miljoner euro (räknat på ett helt år och bortsett från regionen Ile de France, där två filialer omlokaliseras och två moderniseras). I dessa moderna, säkra och optimerade anläggningar kan Sernam i) minska lastkajens yta med 50 %, ii) minska den administrativa personalen för lastkajerna med […] %, iii) minska antalet rättstvister på grund av skadade försändelser, iv) minska antalet stulna försändelser och v) optimera uppställningen av lastbilarna vid lastkajen och minska deras stilleståndstid. Omlokaliseringen till nya anläggningar medför en genomsnittlig minskning av hyreskostnaderna på 15 %.

4.12 **Nya datorsystem**

(95) Med hjälp av Geodis har Sernam övergått till ett nytt datorsystem med två förvaltningsprogram (Aanael och Alizée 2000) som skall bidra till att optimera Sernams framtida verksamhet.

4.13 **Från traditionella pakettjänster till expresstjänster**

(96) De franska myndigheterna uppger att Sernam i januari 2003 slog samman sina planer för paket- och expresstjänster till en enda vägtransportplan ([1]) för expresstjänster ([2]), baserad på snabbsystemtåg (TBE). Tack vare denna transportplan kan Sernam nu inrikta sig uteslutande på expresstjänster. Företagets samtliga produkter håller expresstjänstkvalitet (den s.k. Cliq-certifieringen ([3]) garanterar en säker och tillförlitlig transport inom angivna tidsfrister och möjlighet att spåra försändelser), även om endast omkring en tredjedel av de tillhandahållna tjänsterna är expresstjänster i egentlig mening ([1]). Denna kvalitetsgaranti till kunderna har bland annat gjort det möjligt att väsentligt minska kostnaderna i samband med pågående rättsliga tvister, samtidigt som behovet av rörelsekapital har minskat ([4]).

(97) Om man tittar närmare på hur Sernams omsättning fördelar sig på olika kundkategorier ser man att blandprodukter till företagets expresskunder ([…] % av kunderna) svarar för […] % av den totala omsättningen). Sernam behöver här inte konkurrera med de renodlade pakettjänstföretagen, som inte erbjuder några expresstjänster. De […] % av omsättningen som dessa kunder genererar fördelar sig på följande sätt:

— […] % med anknytning till expresstjänster.

— […] % med anknytning till pakettjänster.

— […] % med anknytning till frakttjänster.

(98) Kunder som inte utnyttjar expresstjänster svarar för återstående […] % av omsättningen.

([1]) Enligt uppgift från de franska myndigheterna vid ett möte den 22 mars 2004.

([2]) Följande tjänster berörs: i) *Urgence Xpress*: leverans samma dag, inom några timmar (genom användning av TGV-tågens lastrum, ii) *Livraison de nuit*: leverans inom 4–8 timmar (enskilt lastrum), iii) *H Xpress*: leverans nästa morgon före kl. 12, iv) *Avantage Xpress*: leverans nästa dag före kl. 18, v) *Tempo Xpress*: leverans inom 48 eller 72 timmar i Europa, vi) *Lot Xpress*: transport av styckegods på 1–25 ton i Frankrike och Europa, och vii) *Disram*: industridistribution av lastpallar.

([3]) Cliq-certifikatet garanterar en tillförlitlig hantering i alla skeden av transporten, hög beredskap över hela nätet, klar och begriplig realtidshantering och ett tillmötesgående bemötande i händelse av problem.

([4]) Eftersom betalningstiden i slutet av år 2000 var över fyra månader krävdes det rörelsekapital som avsevärt bidrog till det ovannämnda finansieringsbehovet på 67 miljoner euro. Denna kostnad hade den 31 december 2002 minskat till [...] miljoner euro och torde när omstruktureringsplanen slutförts nå för branschen normala nivåer.

4.14 **Från väg till järnväg (snabbsystemtåg – TBE)**

(99) TBE-konceptet: Snabbsystemtåget ([1]) är ett matartåg som kör i hög hastighet, enligt en fast tidtabell och med ett bestämt antal vagnar. Det är avsett för traditionella transporter – i synnerhet expresstransporter – och ingår i ett tjänsteutbud som samtidigt erbjuder kvalitet, tillförlitlighet, säkerhet och snabbhet (160 km/h på vanliga linjer och 200 km/h på snabbtågslinjer) och möjlighet till sen hämtning (följaktligen bättre samlastning).

(100) Enligt de franska myndigheterna hänger de karakteristiska egenskaperna hos detta tjänsteutbud samman med transportsättet – dvs. att transporterna sker på järnväg (snabbsystemtågen övervakas lika strikt som snabbtågen, även om de inte nödvändigtvis trafikerar snabbtågslinjer). Snabbsystemtågen är ett led i en strategi för hållbar utveckling (de kompletterar den tunga lastbilstrafiken inom ett marknadssegment – expresstjänster – där lastbilar på 12 ton i dag färdas i hastigheter på 110 km/h, något som kan komma att ifrågasättas när EU-lagstiftningen på detta område utvecklas ([2])). TBE-konceptet är också helt i överensstämmelse med riktlinjerna i vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010, och med strävan efter driftskompatibilitet mellan de nationella järnvägsnäten. Det är TBE-tekniken som Sernam valt för att alltmer inrikta sin verksamhet på expresstjänster.

(101) Enligt uppgifter från de franska myndigheterna kan man transportera omkring 100 m³ gods i en TBE-vagn. Under 2002 transporterades dagligen 1 500 m³ gods med snabbsystemtåg, motsvarande omkring 30 lastbilar per dag. Enligt planerna kommer Sernam varje dag under 2006 att transportera en godsmängd motsvarande 120 lastbilar, eller 6 000 m³, med snabbsystemtåg och kommer på så sätt att bidra till att avlasta vägnätet och bevara miljön.

(102) Snabbsystemtågens konkurrenskraft: De båda TBE-matartåg som varje natt trafikerar sträckan Paris–Orange och Paris–Bordeaux–Toulouse kör i hastigheter på 160 km/h (eller i hela 200 km/h på befintliga snabbtågslinjer mellan dessa storstadsmetropoler), vilket gör TBE-konceptet till ett mycket konkurrenskraftigt expressalternativ.

(103) Enligt de franska myndigheterna får expresstjänsterna i dag allt större betydelse på längre sträckor där man använder snabba, specialanpassade fordon. Snabbsystemtåget är ett av de alternativ som gör det möjligt för Sernam att undvika vägtransporter. Den del av Sernams trafik som bedrivs med snabbsystemtåg har redan i dag en omsättning på […] miljoner euro (av totalt […] miljoner euro för samlastningsverksamheten). Sernams transportplan bygger i tekniskt hänseende på TBE-konceptet och är därmed oskiljbart kopplad till denna teknik ([2]).

(104) Enligt de franska myndigheterna använder expressföretagen lätta vägfordon (12 ton) för att transportera sitt expressgods. På långa sträckor nord—syd utnyttjar Sernam en järnvägslösning med högre transportkostnader (dvs. utan att snedvrida konkurrensen). Dessa merkostnader uppvägs emellertid av att transportplanen optimerats i vissa andra avseenden (senare hämtning och därmed bättre samlastning), och dessutom tillkommer ett antal servicefördelar (snabbhet, tillförlitlighet, säkerhet och miljöhänsyn ([2])).

(105) TBE-kapaciteten utnyttjas redan till fullo: Enligt de franska myndigheterna utnyttjas de snabbsystemtåg som är i trafik i Frankrike redan till fullo och Sernam undersöker därför möjligheten att få tillgång till ytterligare snabbsystemtåg. För att tillgodose det ökande behovet av järnvägsförbindelser enligt ovan har Sernam för avsikt att från och med 2005 omlokalisera fyra kombinerade anläggningar (järnväg/väg) till platser med goda järnvägsförbindelser som kan ta emot dubbelt så många snabbsystemtåg som i dag ([3]). Sernam har för övrigt redan inlett förhandlingar med SNCF för att försäkra sig om att SNCF kan tillhandahålla den erforderliga extra kapaciteten från och med den 1 januari 2005.

([1]) Snabbsystemtågen, som består av vanligt rullande materiel, kan tack vare vissa tekniska förbättringar köra i 200 km/h på snabbtågslinjer. De är sammansatta av i) vanliga lok med större dragkraft, ii) vanliga vagnar med särskilda axlar, iii) tågsätt med begränsad längd (högst 9–12 vagnar beroende på linje) och automatisk (elektroniskt styrd) fördelning av bromskraften mellan de olika vagnarna beroende på deras placering i tågsättet för att undvika brott på kopplingsanordningen. Tågsätten, som i allmänhet hanteras i block där vagnarna inte kan skiljas från varandra, är lika driftsäkra som snabbtågen (TGV). Genom att bygga vidare på tidigare järnvägskunskaper har Sernam på så sätt lyckats utveckla ett nytt koncept – TBE-konceptet.

([2]) Kommissionens understrykning.

([3]) Det torde gälla i) ytterligare två matartåg tur-och-retur mellan Paris och Orange, ii) ett matartåg tur-och-retur mellan Paris och Bordeaux och iii) ett matartåg tur-och-retur mellan Paris och Toulouse.

(106) Beträffande Sernams multimodala trafik (dvs. de sammanslagna räkenskaperna för fyra multimodala knutpunkter, nämligen Paris–Chevaleret, Bordeaux, Toulouse och Orange) uppger de franska myndigheterna att knutpunkternas resultat har extrapolerats för åren 2004–2010 enligt en strategi där de traditionella pakettjänsterna successivt ersätts av expresstjänster, i synnerhet på längre sträckor (nationella transporter nord–syd).

(107) I och med att de traditionella pakettjänsterna på järnväg successivt ersätts av expresstjänster (delvis med stöd av lagstiftning som missgynnar lastbilstrafiken på långa sträckor genom hastighetsbegränsningar) kommer den multimodala trafikens resultat stegvis att öka under perioden 2005–2010. Eftersom de multimodala knutpunkterna är anpassade för hantering av expressgods, kommer denna övergång att kunna genomföras till konstant kostnad samtidigt som transportvärdet ökar.

(108) Det kan noteras att knutpunkternas positiva resultatutveckling väntas fortsätta under 2007, om än något långsammare efter inrättandet av den nya knutpunkten i […] och ett nytt matartågsystem som tagits fram i samarbete med SNCF och vars fasta utvecklingskostnader kommer att amorteras under 2007.

(109) Den multimodala trafikens rörelseresultat för perioden 2003–2010 fördelar sig på följande sätt:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Omsättning totalt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bidrag från partner	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Externa underlev. totalt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Interna underlev. totalt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bruttomarginal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftskostnader	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettomarginal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Allm. omkostn. & förvalt. kostn.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rörelseresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(110) Tabellen visar en stadig utveckling. Omsättningen torde i det närmaste fördubblas och rörelseresultatet tredubblas på sju år.

(111) Samarbetspartner för nationella och internationella snabbsystemtåg: På medellång sikt skulle detta system även kunna vara attraktivt för andra företag som är verksamma inom pakettransportsektorn.

(112) Enligt de franska myndigheterna försöker Sernam för närvarande finna andra samarbetspartner för att så snart som möjligt kunna upprätta det tekniska samarbete som är nödvändigt för företagets återhämtning. Därigenom kommer Sernam att kunna utnyttja ett annat företags anläggningar, dela rörliga kostnader och bara ha sin egen säljpersonal på plats. Syftet är på medellång sikt att säkra kontinuiteten i företagets utveckling (särskilt av TBE-konceptet) och på kort sikt att påskynda uppnåendet av målen i affärsplanen (t.ex. tekniskt samarbete).

(113) Samarbetet är en förutsättning för att TBE-konceptet skall kunna utnyttjas optimalt. Eftersom expresstjänsterna måste uppfylla höga krav i fråga om tillförlitlighet, säkerhet, snabbhet och miljöhänsyn, utgör TBE ett verkligt framtidskoncept för Sernam. När det gäller expresstjänster är det också uppenbart att järnvägens konkurrenskraft ökar med transportavståndet (genom att de fördelar som hänger samman med den höga hastigheten blir alltmer märkbara).

(114) Mot denna bakgrund är TBE som gjort för internationella förbindelser inom och utanför EU. För att till fullo kunna utnyttja snabbsystemtågens potential måste Sernam alltså få stöd från en internationell partner. Expressmarknaden domineras för närvarande av aktörer med ett internationellt utbud och Sernam är beroende av detta stöd för att kunna fullfölja sin strategi på denna marknad.

(115) De franska myndigheterna bekräftar att de fortfarande strävar efter att hitta en samarbetspartner till Sernam, eftersom detta ligger i bolagets intresse.

(116) Geodis, vars planer för paket- och expressbefordran uteslutande bygger på vägtransporter, överväger inför 2005 – genom Sernams försorg – att använda TBE-tekniken på längre sträckor. Även andra expressföretag, t.ex. TAT Express, har tagit kontakt med Sernam och uttryckt sitt intresse för denna teknik.

(117) Undvikande av att Sernam får monopolställning: TBE-konceptet har gjort Sernam till en föregångare på den franska marknaden för pakettransporter på järnväg, eftersom det enligt de franska myndigheterna är det enda företag som utvecklat ett nytt koncept för samlastning på järnväg. Enligt de franska myndigheterna [1] har Sernam emellertid inte något monopol på TBE, eftersom alla transportföretag kan begära motsvarande tjänst från SNCF:s godstrafikavdelning. Hittills har emellertid ingen av Sernams konkurrenter inkommit med en sådan uttrycklig begäran. SNCF:s godstrafikavdelning bekräftar att den är beredd att erbjuda en likvärdig tjänst till alla transportföretag som så begär. Sernam har ställt sig positiv till en förfrågan om tekniskt samarbete från ett transportföretag som önskar bedöma snabbsystemtågens användbarhet och effektivitet.

4.15 **Anbudsinfordran avseende kontrakt om tidnings-, bagage- och materieltransporter**

(118) De franska myndigheterna och SNCF har, såsom framgår av deras rapport av den 17 juni 2002, fullgjort alla sina åtaganden. Såsom utlovades i skrivelser av den 4 december 2000 och 10 april 2001 har de berörda kontrakten varit föremål för anbudsinfordringar. Som svar på punkt 77 i kommissionens beslut att inleda förfarandet anger de franska myndigheterna nedan vilka datum anbudsinfordringarna offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* samt beloppet för varje kontrakt.

(119) Följande tjänster som tillhandahålls av Sernam berörs:

— Befordran av tjänsteförsändelser mellan sorteringsställen.

— Befordran av kommersiella dokument för SNCF:s fjärrtrafikenhet.

— Befordran av biljetter för SNCF:s fjärrtrafikenhet.

— Materieltransporter för SNCF:s materiel-, infrastruktur- och inköpsenheter.

— Transport av dagstidningar och tidskrifter.

— Bagagetransporter.

(120) Kommissionen har underrättats om att kontrakten för de fyra första tjänsterna har förnyats. Detta har skett genom en anbudsinfordran, dvs. helt i enlighet med de åtaganden som gjorts gentemot kommissionen.

[1] Skrivelse från de franska myndigheterna av den 14 april 2004, registrerad den 15 april under nr A/18141.

(121) För att fullgöra dessa åtaganden sade SNCF också upp följande kontrakt per den 31 januari 2002 genom en skrivelse till Sernam av den 20 juni 2001:

— Transportkontrakt mellan Sernam och SNCF (materielenheten).

— Transportkontrakt mellan Sernam och SNCF (infrastrukturenheten).

— Transportkontrakt mellan Sernam och SNCF (inköpsenheten).

— Kontrakt mellan Sernam och SNCF om befordran av fjärrtrafikenhetens kommersiella dokument.

— Kontrakt mellan Sernam och SNCF om befordran av tjänsteförsändelser.

— Kontrakt mellan Sernam och SNCF om diverse transporter.

(122) Kontraktet mellan Sernam och SNCF om biljettbefordran berördes inte av nämnda skrivelse. Eftersom kontraktet undertecknades sent hade SNCF direkt bestämt att det skulle löpa fram till den 31 januari 2002 i enlighet med kommissionens rekommendationer.

(123) Den 20 juli 2001 offentliggjordes anbudsinfordringar för de ovannämnda kontrakten i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Sista dag för inlämnande av anbud var den 31 augusti 2001.

(124) Utveckling sedan juli 2001: Efter offentliggörandet av anbudsinfordringarna inkom två intressenter med anbud: Sernam och TCS. SNCF:s inköpsenhet kunde inte godta TCS anbud, eftersom det bara uppfyllde en bråkdel av SNCF:s krav. Bland annat klarade företaget inte av att hantera försändelser med stor volym eller vikt. Eftersom det inte inkommit några andra godtagbara anbud, uppmanade SNCF i en skrivelse av den 10 oktober 2001 Sernam att inte fästa något avseende vid SNCF:s tidigare skrivelse av den 20 juni 2001 och erbjöd en förlängning av samtliga kontrakt till och med den 31 oktober 2002.

(125) I en skrivelse av den 19 oktober 2001 bekräftade Sernam att man gick med på att förlänga kontrakten till och med den 31 oktober 2002. Genom en skrivelse av den 31 januari 2002 förlängde inköpsenheten kontrakten till och med den 31 oktober 2002.

(126) Utveckling under 2002: I början av 2002 inleddes en upphandling, i syfte att senare anordna en anbudsinfordran för att tilldela följande kontrakt före den 31 oktober 2002:

— Transportkontrakt mellan Sernam och SNCF (materielenheten).

— Transportkontrakt mellan Sernam och SNCF (infrastrukturenheten).

— Transportkontrakt mellan Sernam och SNCF (inköpsenheten).

— Kontrakt mellan Sernam och SNCF om befordran av fjärrtrafikenhetens kommersiella dokument.

— Kontrakt mellan Sernam och SNCF om befordran av biljetter.

— Kontrakt mellan Sernam och SNCF om befordran av tjänsteförsändelser.

— Kontrakt mellan Sernam och SNCF om diverse transporter.

(127) I denna ansökningsomgång preciserades bland annat godsflödet, urvalskriterierna för anbudssökande, de preliminära kontraktsbeloppen (uppdaterade på grundval av data från de nio första månaderna 2001) och reglerna för tilldelning av kontrakt.

(128) Upphandlingskontraktet delades upp i fyra delar, som var och en skulle bli föremål för en separat anbudsinfordran för att ta hänsyn till godsflödets karakteristiska egenskaper, befintliga synergier mellan vissa marknader och till intresset av att slå samman små och splittrade marknader med större industriella godsflöden och därigenom kunna dra nytta av ett konkurrenskraftigt tjänsteutbud.

(129) Varje delkontrakt omfattade paket-, express- och fraktjänster och de sökande skulle kunna erbjuda alla dessa tjänster för vart och ett av dessa delkontrakt.

(130) Inom ramen för detta förfarande offentliggjordes ett nytt periodiskt förhandsmeddelande (gemensamt för samtliga poster) och en inbjudan till samråd i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* av den 18 februari 2002 för vart och ett av följande fyra delkontrakt (poster):

— Befordran av tjänsteförsändelser mellan sorteringsställen.

— Befordran av fjärrtrafikenhetens kommersiella dokument.

— Befordran av biljetter för fjärrtrafikenheten.

— Materieltransporter (för inköps-, materiel- och infrastrukturenheterna) och diverse andra transporter.

(131) Sista svarsdatum var den 27 mars 2002. Tre ansökningar inkom:

— Sernam: samtliga poster.

— TCS: samtliga poster.

— Chronopost: enbart post 1.

(132) TCS lämnade in en ansökan avseende samtliga kontrakt, men fick inte lämna något anbud avseende post 4 eftersom dess omsättning understeg 100 miljoner euro. Som specialist på transporter av ”småpaket” uppfyllde företaget inte heller de krav på tunga transporter och frakt som ställdes beträffande post 2 och 3. TCS kunde alltså endast komma i fråga för post 1, ”tjänsteförsändelser”.

(133) Chronoposts ansökan gällde endast post 1, ”tjänsteförsändelser”.

(134) Sernam var ensam om att lämna in en ansökan avseende samtliga poster och uppfylla kraven för att delta i samtliga fyra samråd.

(135) Anbudsinfordran ledde till att TCS, som inte ingår i SNCF-koncernen, tilldelades post 1. Tjänsterna började tillhandahållas den 4 november 2002. Kontraktet beräknades uppgå till 4,5 miljoner euro och skulle löpa i tre år.

(136) Kontraktet avseende befordran av fjärrtrafikenhetens kommersiella dokument, som uppgick till 2,12 miljoner euro, ingicks med Sernam den 26 december 2002. Det började löpa den 1 januari 2003 för en period på två år och kan därefter förlängas med ett år, dvs. till totalt högst tre år.

(137) Kontraktet avseende befordran av fjärrtrafikenhetens biljetter, som uppgick till 1,57 miljoner euro, ingicks med Sernam den 26 december 2002. Det började löpa den 1 januari 2003 för en period på två år och kan därefter förlängas med ett år, dvs. till totalt högst tre år.

(138) Kontrakten avseende materieltransporter (för inköps-, materiel- och infrastrukturenheterna) och diverse andra transporter ingicks med Sernam den 27 februari 2003 och började löpa den 1 februari 2003. Det var ursprungligen meningen att kontrakten skulle ha en löptid på högst fyra år, men med tanke på att det var så få sökande, beslutade SNCF att löptiden skulle begränsas till två år med möjlighet till ett års förlängning, dvs. totalt högst tre år. Därefter kommer en ny anbudsinfordran att anordnas. Under de ekonomiska förhållanden som rådde i juni 2002 beräknades kontrakten uppgå till 36,1 miljoner euro.

(139) När det gäller tidningstransporterna offentliggjordes en inbjudan till samråd i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 8 juli 2002. Två intressenter inkom med anbud: Beugniet (dotterbolag till Bourgey Montreuil) och Sernam. Eftersom Beugniet inte hade den struktur som krävdes med tanke på kontraktets storlek, var det bara Sernams ansökan som godtogs.

(140) Tidningstransporterna för SNCF kräver en omfattande organisation eftersom de omfattar nästan hela det franska territoriet. Tidningarna skall hämtas från tryckeriet-binderiet, transporteras till distributionsplattformen och sedan levereras till 350 ombud. En snabb transport mellan uppsamlings- och distributionsstället måste garanteras.

(141) Genom att anordna en anbudsinfordran avseende kontraktet om tidningstransporter hoppades SNCF finna en tjänsteleverantör med ett inarbetat uppsamlings- och distributionsnät, och inte en leverantör som, i avsaknad av erforderlig struktur, skulle vara tvungen att bygga upp en helt ny organisation uteslutande för tidningstransporter eller arbeta med underleverantörer.

(142) För att försäkra sig om att de sökande hade de strukturer som krävdes med tanke på kontraktets storlek, beslutade SNCF att deras omsättning måste vara betydligt större än kontraktsbeloppet.

Innan upphandlingsmeddelandet offentliggjordes hade kontraktet avseende tidningstransporter beräknats uppgå till omkring 29 miljoner euro per år. För att få sökande med lämpliga strukturer krävdes i upphandlingsmeddelandet att deras omsättning skulle vara tre gånger så stor som det årliga kontraktsbeloppet, dvs. i runda tal större än 100 miljoner euro.

(143) Med en omsättning på 24 miljoner euro 2001 var Beugniet uppenbarligen inte tillräckligt stort.

(144) Ett nytt kontrakt ingicks därför med Sernam från och med den 1 februari 2003. Av samma skäl som angetts ovan för materieltransportkontraktet, begränsades kontraktets löptid till två år med möjlighet till ett års förlängning, dvs. totalt högst tre år. Därefter kommer en ny anbudsinfordran att anordnas.

(145) Under de ekonomiska förhållanden som rådde i november 2002 och på grundval av godsflödet under 2002, beräknades kontraktsbeloppet för en löptid på högst tre år uppgå till 95,65 miljoner euro.

(146) När det gäller transport av tågresenärers beledsagade bagage offentliggjordes en inbjudan till samråd i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 22 maj 2002. Fyra företag anmälde sitt intresse, men endast Sernams ansökan kunde godtas. De övriga tre ansökningarna avslogs av följande skäl:

(147) B2S ansökan avslogs, eftersom företagets ansökan endast gällde telefonkundtjänsten trots att det av inbjudan till samråd framgick att det inte var möjligt att dela upp kontraktet.

(148) TCS ansökan avslogs, eftersom företaget inte hade de strukturer som krävdes med tanke på kontraktets storlek.

(149) Fixemers ansökan avslogs, eftersom företaget inte lämnat in de erforderliga ansökningshandlingarna.

(150) Endast Sernams ansökan kunde godtas. Det nya kontraktet löper från och med den 1 april 2003 och liksom för de övriga kontrakten har löptiden begränsats till två år med möjlighet till ett års förlängning, dvs. totalt högst tre år. Därefter kommer en ny anbudsinfordran att anordnas. Under de ekonomiska förhållanden som rådde i november 2002 och på grundval av godsflödet under 2002, beräknades kontraktsbeloppet för en löptid på högst tre år uppgå till 40,3 miljoner euro. Dessutom har de franska myndigheterna underrättat kommissionen om att ett av de urvalskriterier för ”post 4” som angavs i inbjudan till samråd var en viss minsta omsättning som TCS inte nådde. Detta kriterium motiverades av att ”post 4” avser transport av stora industriella byggkomponenter (TGV-axlar, sliprar etc.), vilket gör att det är nödvändigt att arbeta med företag som har en betydande omsättning och erforderliga resurser. Beroende på de upplysningar som lämnats måste man också skilja mellan post 4, post 2 och 3, och post 1. Såsom beskrivs ovan avser post 4 stora industritransporter, post 2 och 3 tunga godstransporter och frakt, och post 1 befordran av tjänsteförsändelser. Eftersom TCS är specialiserat på småpaket kunde företaget endast komma i fråga för post 1, dvs. befordran av tjänsteförsändelser. Post 1 tilldelades TCS. Eftersom Sernam var det enda kvarvarande företag som ansökt om post 2, 3 och 4 och som uppfyllde kraven, ingicks kontrakten med Sernam.

(151) De franska myndigheterna har också underrättat kommissionen om att det faktum att Sernam ansökt om samtliga poster inte på något sätt utgjorde ett villkor för erhållande av kontraktet.

(152) Slutsats: De fem kontrakt som ingicks med Sernam beräknades, på grundval av godsflödesprognoser, uppgå till 175,74 miljoner euro. I sitt beslut av den 23 maj 2001 uppgav kommissionen att kontraktsbeloppen under elva månader av verksamhetsåret 2000 uppgick till omkring 55,3 miljoner euro, dvs. 181 miljoner euro under tre år. Vid en jämförelse av de båda beloppen noteras en mindre minskning, räknat i dagens penningvärde, och detta trots den allmänna prisutvecklingen. Det beror på att kontraktet avseende befordran av tjänsteförsändelser (4,5 miljoner euro under en treårsperiod) tilldelades ett annat företag än Sernam.

(153) Av bifogad information och dokumentation framgår att de franska myndigheterna fullgjort sitt åtagande att öppna marknaderna för materiel-, tidnings- och bagagetransporter för konkurrens genom att anordna öppna och regelmässiga anbudsinfordringar. Även om endast en av dessa anbudsinfordringar lett till att man valt en annan tjänsteleverantör än tidigare, bekräftar de att de kontrakt som ingåtts mellan Sernam och SNCF inte utgör stöd i den mening som avses i artikel 87 i fördraget.

5. SAMMANFATTNING AV UTVECKLINGEN EFTER SERNAM 1-BESLUTET

(154) Nedan sammanfattas utvecklingen efter Sernam 1-beslutet:

(a) Geodis har inte övertagit 60 % av Sernam såsom planerat, utan bara 15 %. Även Cogip har förvärvat 15 % av Sernam.

(b) Sedan kommissionen inledde sitt förfarande har de andelar på 15 % vardera som förvärvats av Geodis respektive Cogip överlåtits till SNCF. Detta ledde till att det andra avtalet som SNCF ingått med Geodis respektive Cogip hävdes.

(c) SCS Sernam har omvandlats till aktiebolag (S.A.). Därmed kunde Geodis överta 15 % av aktierna och behöver på så sätt inte längre bära hela ansvaret för Sernam.

(d) Omstruktureringen kommer att pågå i ännu ett eller två år (från 2004 till 2005 eller 2006).

(e) Stödbeloppet måste öka med 41 miljoner euro.

(f) Enligt de klagande fortsätter Sernam att driva en aggressiv prispolitik, även om de franska myndigheterna hävdar att så inte är fallet.

(g) De franska myndigheterna uppger att Sernam stängt det antal filialer som fastställdes i Sernam 1-beslutet och att bolaget minskat personalstyrkan och omsättningen i enlighet med det beslutet.

(h) De franska myndigheterna uppger att transportkontrakten mellan SNCF och Sernam varit föremål för anbudsinfordringar.

(i) Sernam håller på att utveckla ett antal nya expresstjänster.

(j) Utbudet av expresstjänster är knutet till utvecklingen av det innovativa TBE-konceptet. Snabbsystemtågen används inom ett marknadssegment som kan vidareutvecklas och där det alltså inte råder någon överkapacitet. Detta är däremot inte fallet med Sernams samlastnings- och pakettjänster, som ingår i marknadssegment som stagnerat eller rent av är på tillbakagång. Vägtransporterna, som är den vanligaste metoden för paketbefordran (oavsett om godset är samlastat eller inte), utgör ett marknadssegment som kännetecknas av strukturell överkapacitet, men som efter EU:s utvidgning anses befinna sig i jämvikt.

(155) Kostnaderna för omstruktureringen uppgick ursprungligen till 515 miljoner euro ([1]). Frankrike överväger att öka det ursprungliga omstruktureringsstödet på 448 miljoner euro med 41 miljoner euro. Det totala omstruktureringsstödet skulle därmed uppgå till 489 miljoner euro.

6. **BEDÖMNING**

6.1 **Förekomsten av stöd**

(156) Enligt artikel 87.1 i fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(157) Även om de omständigheter som åberopades i Sernam 1-beslutet fortfarande är aktuella, måste kommissionen försäkra sig om att de fyra kriterierna i artikel 87.1 i fördraget verkligen är uppfyllda för samtliga åtgärder som vidtagits före eller efter den 23 maj 2001 eller som kommer att vidtas framöver. I detta sammanhang måste kommissionen också ta hänsyn till utvecklingen av gemenskapens rättspraxis, och särskilt till domstolens dom i målet *Stardust Marine* ([2]).

(158) För att det skall vara möjligt att avgöra huruvida stödet härrör från ”statliga medel” (ett av de fyra kriterierna i artikel 87.1) är det enligt denna dom nödvändigt att för varje stödåtgärd kontrollera att det är staten som beslutat om utbetalning.

6.1.1 *Offentliga medel*

(159) Mot bakgrund av vad som anförts ovan kan det konstateras att SNCF, genom sin ställning som EPIC, är ett offentligt företag i den mening som avses i kommissionens direktiv 2000/52/EG av den 26 juli 2000 om ändring av direktiv 80/723/EEG om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag ([3]), eftersom de offentliga myndigheterna direkt eller indirekt kan utöva ett dominerande inflytande på SNCF till följd av ägarskap, finansiell medverkan eller gällande regler.

(160) De 503 miljoner euro och de 41 miljoner euro som SNCF/franska staten har betalat ut till Sernam utgör således offentliga medel.

6.1.2 *Frågan om huruvida åtgärden kan tillskrivas staten*

(161) Under dessa förhållanden är sannolikheten stor att SNCF agerar under statlig kontroll. Detta antagande grundas på flera omständigheter som domstolen redovisar i sin dom *Stardust Marine* ([4]):

([1]) 448 miljoner euro av dessa kostnader skulle täckas av omstruktureringsstödet och 67 miljoner euro genom Geodis bidrag.

([2]) Dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen, REG 2002, s. I-4397.

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

([4]) I punkt 52 anför domstolen följande: ”Endast det faktum att ett offentligägt företag kontrolleras av staten är under sådana omständigheter inte tillräckligt för att anse att de åtgärder som företaget vidtagit, till exempel sådana stödåtgärder som här är aktuella, skall tillskrivas staten. Det är vidare nödvändigt att undersöka om de offentliga myndigheterna skall anses ha varit delaktiga på ett eller annat sätt i dessa åtgärder.”
Domstolen nämner ett antal omständigheter som kan vara av vikt för att avgöra om en stödåtgärd som vidtagits av ett offentligägt företag skall tillskrivas staten. Bland dessa omständigheter märks hänsyn till myndigheternas krav, ”huruvida företaget införlivats med den offentliga förvaltningen, vilken verksamhet företaget bedriver och om denna utövas på marknaden under normala konkurrensvillkor i förhållande till privata företag, frågan om företagets organisationsform är offentligrättslig eller om det omfattas av den allmänna bolagsrätten, hur starkt inflytande myndigheterna har över företagets förvaltning och alla omständigheter som i det enskilda fallet pekar mot att de offentliga myndigheterna är delaktiga eller att det är osannolikt att de inte är delaktiga i en åtgärd. Åtgärdens omfattning, dess innehåll och villkoren för dess genomförande skall även beaktas.”

(a) Sju av arton ledamöter i SNCF:s styrelse är direkta företrädare för de offentliga myndigheterna, vilket visar att myndigheterna har ett visst inflytande (även om dessa sju ledamöter inte utgör en majoritet).

(b) Tack vare sin ställning som EPIC (en organisationsform som inte omfattas av den allmänna bolagsrätten) behöver SNCF inte utöva sin verksamhet under normala konkurrensvillkor i förhållande till privata företag.

(c) Genom denna organisationsform löper SNCF inte heller någon risk att bli föremål för ett konkurs- eller insolvensförfarande. Kommissionen konstaterar, mot bakgrund av sitt tillkännagivande om statligt stöd i form av garantier ([1]), att SNCF har tillgång till obegränsade statliga garantier och på så sätt kan erhålla gynnsammare kreditvillkor på marknaden än företag som omfattas av vanlig bolagsrätt ([2]). Genom att SNCF ställer riskkapital till förfogande för ett företag med ekonomiska problem – Sernam – som är verksamt på konkurrensutsatta marknader (samlastning, godstransporter och vägtransporter), och genom att detta riskkapital täcks av en obegränsad och kostnadsfri garanti, kan man på basis av ovannämnda tillkännagivande dra slutsatsen att detta gynnar det mottagande företaget ([3]). I och med att en sådan garanti erbjuds kan den utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1, även om staten aldrig betalar ut några medel.

(d) Enligt punkt 15 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ”kan […] omstruktureringsstöd härröra från exempelvis offentliga holdingbolag eller investeringsbolag”. Av punkt 17 framgår att ”om staten däremot lånar till, eller garanterar lån till, ett företag i ekonomiska svårigheter måste det betraktas som sannolikt att transaktionen innehåller inslag av statligt stöd”.

(162) Mot denna bakgrund anser kommissionen att den aktuella utbetalningen av offentliga medel från SNCF till Sernam kan tillskrivas franska staten och att de statliga garantier som beviljats SNCF utgör stöd.

6.1.3 *De övriga kriterierna i artikel 87.1*

(163) Tillämpning av de övriga kriterierna i artikel 87.1: På grundval av de uppgifter som kommissionen förfogar över kan det konstateras att de övriga omständigheter som åberopades i Sernam 1-beslutet (beträffande förekomsten av statligt stöd) fortfarande är aktuella. Kommissionen står därför fast vid sin bedömning i Sernam 1-beslutet beträffande förekomsten av statligt stöd för omstruktureringen av Sernam. Enligt det beslutet

— utgör det logistiksamarbete som förekommit mellan SNCF och SCS Sernam sedan den 1 februari 2000 inte statligt stöd, medan

— de övriga åtgärderna (kommersiellt stöd och sanering) utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1.

(164) Det kan följaktligen konstateras att de åtgärder som vidtagits före eller efter den 23 maj 2001 eller som kommer att vidtas framöver i samband med omstruktureringen av Sernam utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget.

6.2 **Rättslig grund**

(165) I enlighet med vad som uppgavs när det ovannämnda förfarandet inleddes, analyserar kommissionen nedan de nya omständigheter som framkommit i ärendet för att avgöra huruvida de är förenliga med Sernam 1-beslutet eller inte.

(166) Kommissionen undersöker också i vilken utsträckning de nya faktiska omständigheterna fram till dags dato – jämfört med Sernam 1-beslutet – är förenliga med riktlinjerna, särskilt principen om att stöd bara får beviljas en enda gång.

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

([2]) I kommissionens tillkännagivande om statligt stöd i form av garantier konstateras följande i punkt 2.1.1: ”Statliga garantier omfattas därför generellt av artikel 87.1, om handeln mellan medlemsstaterna påverkas och om ingen marknadsmässig premie betalas.” I punkt 2.1.2 anges att ”Fördelen med en statlig garanti är att staten bär den risk som är knuten till garantin. Normalt sett borde staten få ersättning i form av en lämplig premie för att den bär risken. Om staten avstår från en sådan premie, gynnar detta företaget samtidigt som statens medel tas i anspråk. Därmed kan garantin utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1, även om staten aldrig betalar ut några medel. Stödet beviljas vid den tidpunkt då garantin beviljas, inte då garantin åberopas eller då medel betalas ut enligt villkoren i garantin.” I punkt 2.1.3 görs följande konstaterande: ”Som stöd i form av garantier betraktar kommissionen också de förmånliga finansieringsvillkor som beviljas företag vars rättsliga form [1)] utesluter konkurs eller andra insolvensförfaranden, [2)] eller innebär en uttrycklig statlig garanti eller [3)] att staten täcker förlusten.”

([3]) Eftersom de berörda marknaderna är konkurrensutsatta, handlar det per definition inte om marknader som rättsligt eller faktiskt är stängda för konkurrens. I så fall hade staten kunnat införa allmän trafikplikt eller ställa krav på ingående av avtal om allmännyttiga tjänster, vilket i vissa fall gör det möjligt för ett företag att få ekonomisk ersättning från staten.

6.3 **Stödets förenlighet med fördraget**

6.3.1 *Analysens uppläggning*

(167) Till att börja med skall det analyseras i vilken utsträckning det stöd på 503 miljoner euro som godkändes 2001 har missbrukats, och om det går att avgöra huruvida det olagliga ytterligare stödet på 41 miljoner euro trots allt kan betraktas som förenligt med fördraget.

(168) Det måste därefter klarläggas vilka delar av beslutet från 2001 som har följts. Mot bakgrund av resultaten av denna analys måste det sedan återigen prövas om Sernam är berättigat till omstruktureringsstöd och vilka möjligheter företaget har att bli lönsamt igen.

(169) Därefter redovisas de åtgärder som kommissionen kommer att vidta för att förhindra snedvridning av konkurrensen och för att garantera att det stödbelopp som beviljas genom detta beslut begränsas till ett minimum.

6.3.2 *Missbruk av det stöd som beviljats genom Sernam 1-beslutet*

(170) Kommissionen kan inte godta de franska myndigheternas argument att varken Geodis, SNCF eller de franska myndigheterna kan skyllas för att det första samförståndsavtalet, som ingicks den 21 april 2000 mellan SNCF och Geodis, blev ogiltigt, eftersom Sernam 1-beslutet inte skulle ha blivit definitivt förrän den 30 juni 2001, dvs. det datum då fristen för en förlängning av avtalet mellan SNCF och Geodis löpte ut.

(171) De franska myndigheterna delgavs Sernam 1-beslutet den 23 maj 2001, dvs. mer än en månad innan fristen för en förlängning av avtalet mellan SNCF och Geodis löpte ut ([1]).

(172) Enligt artikel 254.3 i fördraget gäller att ”beslut skall [av kommissionen] delges dem som de riktar sig till och bli gällande genom denna delgivning”. Av artikel 242 i fördraget framgår dessutom följande: ”Talan som förs vid domstolen skall inte hindra verkställighet. Domstolen får dock om den anser att omständigheterna så kräver förordna om uppskov med verkställigheten av den påtalade rättsakten.”

(173) Det aktuella beslutet blev således gällande samma datum som det delgavs Frankrike, dvs. den 23 maj 2001, och därmed tillämpligt. Frankrike kunde välja mellan att antingen

— omedelbart tillämpa beslutet av den 23 maj 2001 i dess helhet för att kunna betala ut det godkända stödet – i så fall skulle man, medan tid var, ha sett till att samförståndsavtalet mellan SNCF och Geodis tillämpades, eller att

— inte betala ut det stöd som godkändes den 23 maj 2001 och, i förekommande fall, anmäla nya villkor för tilldelning av stödet.

(174) Frankrike gjorde emellertid varken det ena eller det andra, utan inledde utbetalningen av stödet, underlät att korrekt tillämpa Sernam 1-beslutet (och därmed samförståndsavtalet) och underlät likaså att anmäla de ändrade villkoren för tilldelning av stöd, i strid med Sernam 1-beslutet och artikel 88.3 i fördraget.

(175) Eftersom Sernam 1-beslutet riktade sig till Frankrike anser kommissionen att det är Frankrike som bär skulden till att beslutet (och följaktligen samförståndsavtalet mellan SNCF och Geodis) inte tillämpades ordentligt, och till att en del av stödet utbetalades i strid med gällande regler och under omständigheter som inte godkänts av kommissionen.

(176) På grund av de franska myndigheternas underlåtenhet att tillämpa samförståndsavtalet kunde Sernam 1-beslutet inte genomföras ordentligt i följande avseenden:

— Det första (förlängda) samförståndsavtalet: Det var meningen att Geodis skulle överta 60 % av aktierna i Sernam, men i själva verket övertog företaget bara 15 % (senare övertog även Cogip 15 % av aktierna i Sernam).

— Ett andra samförståndsavtal mellan SNCF och Geodis respektive Cogip ([2]): Eftersom det var omöjligt att tillämpa avtalet gentemot kommissionen åberopades en avbrottsklausul i avtalet mellan SNCF och Geodis respektive Cogip. Geodis respektive Cogips andel på vardera 15 % i Sernam överläts därmed till SNCF, som återigen blev ensam ägare till 100 % av aktierna i Sernam.

— Sernams ombildning till kommanditbolag (SCS) för att ge Geodis ett obegränsat ansvar för Sernams skulder. Därtill kommer risköverföringen från Geodis till SNCF i samband med i) det belopp som måste investeras för att åter göra Sernam lönsamt, ii) minskningen av Sernams driftskostnader, och iii) den kraftiga kundförlusten under denna ekonomiskt osäkra period.

— Den uteblivna betalningen på 67 miljoner euro från Geodis.

— Utbetalningen av en del av det totala stödbelopp som godkänts genom Sernam 1-beslutet, trots att villkoren i detta beslut inte längre var uppfyllda.

([1]) Det aktuella avtalet var alltså fortfarande giltigt och skulle ha tillämpats av de franska myndigheterna (även om Geodis redan vid denna tidpunkt hade en del ekonomiska problem).

([2]) Det här var det andra avtalet mellan SNCF och Geodis, men det första avtalet mellan SNCF och Cogip.

— Utbetalningen av ytterligare stöd uppgående till 41 miljoner euro, huvudsakligen beroende på den försenade sammanslagningen mellan Sernam och Geodis. De franska myndigheterna underrättade inte kommissionen om detta stöd förrän i sin årsrapport av den 17 juni 2002, trots att detta ytterligare belopp egentligen borde ha lett till en helt ny stödanmälan.

— Förlängningen av omstruktureringsplanen, som ursprungligen var tänkt att genomföras under perioden 1999–2004, men som nu kommer att slutföras först under 2005–2006 (då Sernam åter väntas vara ekonomiskt stabilt), dvs. två år senare än planerat.

(177) Enligt riktlinjerna ([1]) gäller emellertid följande: ”Företaget skall genomföra den omstruktureringsplan som godkänts av kommissionen i sin helhet och skall fullgöra varje annan skyldighet som anges i kommissionens beslut. Kommissionen betraktar det som ett missbruk av stöd om planen inte följs eller skyldigheterna inte fullgörs.”

(178) Med stöd av vad som anförts ovan drar kommissionen slutsatsen att Sernam 1-beslutet av den 23 maj 2001 inte följts i vissa avseenden (se ovan) och bekräftar att detta är att betrakta som ett missbruk av stöd i enlighet med artikel 1 g i förordning (EG) nr 659/1999 och punkt 43 i riktlinjerna.

(179) Därav följer att det ytterligare stödbelopp på 41 miljoner euro som SNCF utbetalat till Sernam som en direkt konsekvens av detta missbruk (eftersom det utbetalats på grund av den försenade sammanslagningen) måste anses strida mot fördraget. Det skall därför återbetalas i enlighet med gällande regler (med ränta).

6.3.3 *Punkter där Sernam 1-beslutet följts*

(180) Kommissionen konstaterar emellertid att de franska myndigheterna uppfyllt flera av sina åtaganden i enlighet med Sernam 1-beslutet. Upphandlingskontrakten mellan SNCF och Sernam har till exempel redan varit föremål för en anbudsinfordran.

(181) Frankrike har också sett till att Sernam stängt ett visst antal sorteringsställen, utbildat personalen och minskat personalstyrkan. Företaget har successivt infört en ny transportplan, övergått till samma datorsystem som Geodis och minskat omsättningen med 18 % mellan 2000 och 2005. Dessutom har staten inte gått in och betalat de 67 miljoner euro som det var meningen att Geodis skulle skjuta till. Sernam har alltmer övergått från tillhandahållandet av traditionella pakettjänster till expresstjänster, framför allt genom utvecklingen av en innovativ järnvägsbaserad tjänst som kombinerar det nya utbudet av expresstjänster med TBE-konceptet. Det är fråga om ett nytt marknadssegment som ännu inte har nått sin fulla potential.

(182) I punkt 3.2.4 i riktlinjerna anger kommissionen dessutom vilka villkor som gäller för ändring av en omstruktureringsplan.

(183) I det föreliggande ärendet kan kommissionen konstatera följande:

— Bortsett från försäljningen av Sernam, som fortfarande inte genomförts, fortskrider omstruktureringsplanen såsom ursprungligen planerats. Det rör sig i första hand om att omarbeta transportplanen, omorganisera och minska antalet filialer, och minska omsättningen och personalstyrkan i enlighet med den ursprungliga planen (till och med utöver vad som anges i Sernam 1-beslutet) och på nytt fokusera verksamheten på ett innovativt utvecklingskoncept (TBE).

— Företagets brottas fortfarande med samma problem som före den 23 maj 2001.

— Målet med omstruktureringen är också detsamma, nämligen att återställa företagets lönsamhet.

— Omstruktureringen kommer bara att pågå ett eller två år längre än vad som ursprungligen var planerat.

— Med tanke på att ett förfarande redan inletts i detta ärende granskar kommissionen nu återigen 2001 års situation i dess helhet mot bakgrund av de nya fakta och omständigheter som framkommit under 2003–2004.

(184) Mot denna bakgrund drar kommissionen slutsatsen att det stöd som är föremål för detta beslut uppfyller kriterierna i punkt 3.2.4 i de ovannämnda riktlinjerna. Det granskade stödet utgör följaktligen inte ett nytt omstruktureringsstöd och principen om att stöd bara får beviljas en enda gång är inte tillämplig.

6.3.4 *Bedömning av huruvida företaget var berättigat till omstruktureringsstöd*

(185) Kommissionen vidhåller sina slutsatser i Sernam 1-beslutet vad beträffar frågan om Sernam var berättigat till omstruktureringsstöd. Kommissionen har inte heller ifrågasatt dessa slutsatser i sitt beslut att inleda förfarande nr C 32/03. Punkterna 82–87 i Sernam 1-beslutet innehåller överväganden rörande begreppen ”företag i svårigheter”, ”nyskapat företag” och ”principen om att stöd bara får beviljas en enda gång”.

([1]) Punkt 43.

(186) Analysen av huruvida Sernam var berättigat till omstruktureringsstöd påverkas inte av att företaget senare återigen omvandlades från kommanditbolag (SCS) till aktiebolag (SA) och att privatiseringen av Sernam inte längre spelar någon avgörande roll för ärendet. Detta beror bland annat på att företaget fortfarande brottas med samma problem som före den 23 maj 2001 och att målsättningen med omstruktureringen är densamma.

6.3.5 *Återställande av företagets lönsamhet*

(187) Även om privatiseringen av Sernam inte ägde rum såsom fastställs i Sernam 1-beslutet, har företaget till stor del fortsatt att genomföra den ursprungliga omstruktureringsplanen. Det har emellertid tillkommit en rad nya omständigheter, som tyder på att Sernam genomgår en genomgripande förändring och kan komma att bli lönsamt på längre sikt.

(188) Omorganisation av filialer: Omorganisationen av filialerna torde spela en viktig roll när det gäller att återställa lönsamheten hos ett företag som Sernam. De skäl för omorganisationen som framförts av de franska myndigheterna, och som redovisas ovan, rör filialernas utformning, geografiska belägenhet och alltför stora antal. Omorganisationen utgör en viktig rationaliseringsåtgärd som kan göra verksamheten effektivare och minska de framtida driftkostnaderna.

(189) Minskning av personalstyrkan: Den kraftiga minskningen av antalet anställda – från 5 050 år 1999 till […] år 2005 – torde dessutom möjliggöra stora besparingar och ge Sernam den flexibilitet och anpassningsförmåga som krävs för att företaget skall kunna uppnå sina innovationsmål.

(190) Datorsystem: Med hjälp av Geodis har Sernam övergått till ett nytt datorsystem med två förvaltningsprogram (Aanael och Alizée 2000) som skall bidra till att optimera Sernams framtida verksamhet.

(191) ”Xpress”-tjänsterna: De transporterade produkterna har delats in i olika kategorier som alla drar nytta av de nya expresstjänsternas fördelar. Sernam har därigenom anpassat sig till ett modernt företagskoncept, precis som experterna rekommenderade för att göra verksamheten lönsam på en marknad med tillväxtpotential.

(192) TBE: Genom att ge verksamheten en ny inriktning på certifierade expresstjänster har Sernam kunnat anpassa sin nya vägtransportplan till det ytterst innovativa TBE-konceptet. Den del av Sernams verksamhet som bygger på en kombination av expresstjänster och TBE har i dag en omsättning på […] miljoner euro (av totalt […] miljoner euro för samlastningsverksamheten). I kombination med de nya expresstjänsterna verkar TBE-konceptet också ligga helt i linje med den strategi som de ovannämnda experterna förordar för att göra järnvägstransporterna attraktiva. Med tanke på att snabbsystemtågen är lönsamma på längre sträckor (minst 40 mil) och att deras hastighet i vilket fall som helst överskrider de gällande hastighetsbegränsningen på vägarna, torde de ha goda förutsättningar att konkurrera med lastbilstransporterna på längre sträckor, trots att det krävs minst två stopp för lossning av godset ([1]). Snabbsystemtågen torde bli ännu mer konkurrenskraftiga om hastighetsbegränsningarna för små och medelstora lastbilar sänks.

(193) Snabbsystemtågens framgång, som enligt de franska myndigheterna är given, visar att konceptet fyller ett verkligt behov på den inhemska franska marknaden.

(194) Det stora intresset för snabbsystemtåg är ännu ett tecken på att den diversifiering som Sernam inlett för att successivt specialisera sig på pakettransporter med snabbsystemtåg verkligen har en ekonomisk framtid. Tendensen till regionalisering av den franska paket- och expressmarknaden skulle kunna förklara detta intresse, eftersom snabbsystemtågen bara används på längre sträckor. Det bör dessutom noteras att den avreglering av järnvägsmarknaden som kommissionen inlett, på sikt torde göra det möjligt för Sernam att ta sig in på ett nytt segment av den internationella marknaden. I ett sådant scenario (på ett nationellt eller internationellt plan) måste Sernam, med tanke på de villkor som ställs i detta beslut, inleda ett partnerskapssamarbete med ett eller flera andra företag för att nå sina mål.

(195) Sernams lönsamhet: Sernam har nästan helt, och genom sina egna omstruktureringsansträngningar, lyckats eliminera behovet av de 67 miljoner euro som skulle ha utgjort Geodis bidrag till omstruktureringen. Detta visar att Sernam har kunnat genomföra en stor del av den planerade omorganisationen på egen hand, vilket är en stor fördel med tanke på den framtida förvaltningen av behovet av rörelsekapital.

(196) Dessutom ter sig affärsplanens resultatprognoser tämligen realistiska, med tanke på de rationaliseringsåtgärder som Sernam redan har vidtagit – särskilt när det gäller filialerna (deras antal, belägenhet och utformning), personalen, verksamheten och behovet av rörelsekapital – och med tanke på de innovativa koncept som Sernam har utvecklat och infört (expresstjänsterna och TBE). I detta sammanhang måste man också beakta det industriella partnerskapssamarbete som Sernam planerar att inleda (ett av villkoren i det här beslutet) för att kunna vidareutveckla sitt järnvägskoncept (TBE), inte bara på den inhemska expressmarknaden, utan också internationellt. Den internationella expressmarknaden har fått ett kraftigt uppsving de senaste åren och denna utveckling har goda utsikter att fortsätta.

([1]) Ett första stopp för att flytta godset från lastbilarna till snabbsystemtåget vid avgången, och ett andra stopp för att flytta godset från tåget till lastbilarna vid ankomsten.

(197) Kommissionen anser att Sernam borde vara i stånd att genomföra omstruktureringen inom de fastställda tidsfristerna, även utan det ovannämnda ytterligare stödet på 41 miljoner euro. Även om Sernam endast förfogar över en del av det stöd som godkändes genom Sernam 1-beslutet, är resultatet för 2003 redan något bättre än förväntat (-85 miljoner euro, i stället för -87 miljoner euro) och torde enligt Sernams affärsplan vara ekonomiskt stabilt omkring 2005–2006.

(198) Med beaktande av ovanstående anser kommissionen, i likhet med de franska myndigheterna, att Sernams ekonomiska lönsamhet varaktigt bör kunna återställas inom en rimlig tidsfrist.

6.3.6 *Kapacitetsminskningar för att förhindra snedvridning av konkurrensen*

(199) Enligt uppgifter från de franska myndigheterna har Sernam redan väsentligt minskat sin kapacitet och planerar ytterligare nedskärningar, utöver de som fastställdes i Sernam 1-beslutet. Dessa beräknas kunna genomföras innan omstruktureringen slutförs 2005–2006 och kommer att omfatta en minskning av antalet filialer, personalstyrkan och omsättningen. Sernam håller också på att ändra inriktning, från samlastning/traditionella pakettjänster till expresstjänster, och från vägtransporter till det nya järnvägskonceptet TBE. TBE-konceptet utvecklas inom ett nytt marknadssegment där det inte råder överkapacitet och kan erbjuda fortsatta utvecklingsmöjligheter både på det nationella och internationella planet. De franska myndigheterna har således uppfyllt vissa av kriterierna i Sernam 1-beslutet.

6.3.7 *Kompensationsåtgärder för att förhindra snedvridning av konkurrensen*

(200) Kommissionen noterar att

— åtgärder måste vidtas för att i största möjliga mån mildra stödets negativa konsekvenser för konkurrenterna,

— en begränsning eller påtvingad minskning av närvaron på den eller de relevanta marknader där företaget är verksamt utgör en kompensationsåtgärd till fördel för konkurrenterna,

— kompensationsåtgärderna kan vara av varierande slag beroende på om företaget är verksamt på en marknad som kännetecknas av överkapacitet eller inte.

(201) Kommissionen noterar också följande:

(202) De berörda marknaderna: Kommissionen konstaterar att Sernam huvudsakligen är verksamt på de inhemska samlastnings-, pakettransport- och expressmarknaderna i Frankrike. Väg- och järnvägstransporter är ett betydande inslag på dessa marknader.

(203) Järnvägstransporter (TBE-konceptet): När det gäller utvecklingen av samlastningsverksamheten och expressbefordran på järnväg (utveckling av trafiken med snabbsystemtåg) uppger de franska myndigheterna att Sernam inte har något monopol på trafiken med snabbsystemtåg, eftersom alla transportföretag kan begära att SNCF:s godstrafikavdelning tillhandahåller en likvärdig tjänst. Hittills har emellertid ingen av Sernams konkurrenter inkommit med en sådan uttrycklig begäran. SNCF:s godstrafikavdelning bekräftar att den är beredd att erbjuda en likvärdig tjänst till alla transportföretag som så begär. Sernam har ställt sig positiv till en förfrågan om tekniskt samarbete från ett transportföretag som önskar bedöma snabbsystemtågens användbarhet och effektivitet.

(204) Samlastning på järnväg, såsom Sernam bedriver denna verksamhet med snabbsystemtåg och nya expresstjänster, är en ny marknad som har goda utsikter att utvecklas och där det inte råder någon överkapacitet. Med tanke på att de franska myndigheterna har garanterat att Sernam inte kommer att få någon monopolställning på denna marknad, anser kommissionen inte att Sernam behöver vidta några åtgärder för att kompensera för stödet. Företaget kan således tillåtas fortsätta utveckla sin verksamhet inom detta marknadssegment.

(205) Vägtransporter: På vägtransportmarknaden råder däremot strukturell överkapacitet i hela Europa, alltså även i Frankrike. Dessutom kan den franska marknaden för traditionell samlastning betraktas som stagnerande, medan paketmarknaden är på tillbakagång.

(206) De berörda parterna uppger att marknaden försämrats på grund av det stora antalet företagsnedläggningar i Frankrike, som ökat sedan i fjol, och att den dessutom präglas av en intensiv priskonkurrens, bland annat från Sernams sida.

(207) Samlastning och expresstjänster: Sernam är en viktig aktör på de franska marknaderna för samlastning, traditionella pakettjänster och – i synnerhet – expresstjänster. Företaget har en betydande marknadsandel och är större än många av sina konkurrenter.

(208) Missbruk av stöd: Med tanke på att stödet missbrukats, såsom konstaterats ovan, och att omstruktureringen kommer att ta längre tid än planerat, anser kommissionen att Sernam måste vidta kompensationsåtgärder. För att en del av det stöd som är föremål för detta beslut skall kunna betraktas som skäligt, måste företaget definitivt dra sig tillbaka från de marknadssegment där det råder överkapacitet.

(209) Om statligt stöd skulle beviljas på marknader där det råder strukturell överkapacitet eller som är på tillbakagång, skulle detta få till direkt följd att ett företag som normalt skulle ha tvingats upphöra med sin verksamhet på grund av ekonomiska problem, på konstgjord väg kan ta ytterst åtråvärda marknadsandelar från konkurrerande företag med sunda finanser. Det måste alltså undvikas att stödet får den icke önskvärda effekten att finansiellt sunda företag trängs undan från attraktiva marknader av företag som inte klarar av att överleva på egen hand.

(210) Av denna anledning anser kommissionen att Sernam varaktigt bör minska sin verksamhet inom de marknadssegment där det råder överkapacitet, dvs. på samlastningsmarknaden och marknaden för traditionella pakettransporter på väg.

(211) Sernam har visserligen redan inlett en sådan minskning, men kommissionen anser inte att minskningen är tillräcklig och menar att den måste fortsätta och bli bestående. Kommissionen anser därför att det är nödvändigt att ställa villkor som i) ger Sernam möjlighet att vidareutveckla och bredda sin verksamhet inom ett marknadssegment med goda framtidsutsikter (dvs. där det inte råder överkapacitet) och ii) gör att Sernams tjänster kan ersättas med andra företags tjänster inom marknadssegment där det råder överkapacitet eller som befinner sig i stagnation eller på tillbakagång (Sernams marknadsandelar inom dessa segment skulle därmed kunna övertas av andra företag). Det rör sig om följande villkor:

— Sernam får endast utveckla den del av sin verksamhet som utgörs av järnvägstransporter (TBE-konceptet). SNCF garanterar att alla transportföretag som önskar utveckla godstransporterna på järnväg (TBE) kommer att erbjudas samma villkor som Sernam.

— I gengäld måste Sernam under de närmaste två åren efter delgivningen av detta beslut helt och hållet ersätta sina egna vägtransporttjänster och vägtransportresurser med motsvarande tjänster och resurser från ett eller flera företag i vilka SNCF inte innehar majoriteten.

— Med Sernams egna resurser och vägtransporttjänster avses samtliga vägtransportresurser (dvs. vägtransportfordon) som företaget äger eller leasar/hyr.

— De företag som övertar Sernams vägtransportverksamhet måste tillhandahålla alla dessa tjänster med sina egna resurser.

(212) Kravet på att Sernam skall upphöra med en del av sin verksamhet kommer säkerligen att innebära en utmaning för företaget. Omkring […] miljoner euro av Sernams omsättning kommer från dess vägtransportverksamhet. Detta skall jämföras med företagets totala omsättning på 414 miljoner euro och med dess omsättning för samlastningsverksamheten på […] miljoner euro. Företaget torde emellertid kunna upphöra med sin vägtransportverksamhet utan att detta påverkar dess bärkraft, och detta av följande skäl:

— Sernam måste snarast inleda ett partnerskapssamarbete med ett eller flera andra företag som kan överta dess vägtransporter av paket till och från de platser varifrån Sernams järnvägstransporter (TBE) utgår. Eftersom det redan var bestämt att Sernam skulle inleda ett partnerskapssamarbete och upphöra med sina vägtransporter, och detta hade tillkännagivits av de franska myndigheterna, innebär detta villkor endast en garanti för att dessa åtgärder genomförs i enlighet med intentionerna.

— Eftersom Sernams omstrukturering är inriktad på en kombination av dess nya expresstjänster och det nya järnvägstransportkonceptet TBE, som förefaller ha goda ekonomiska utsikter, torde Sernam kunna ta sig in på detta nya marknadssegment som fortfarande har möjligheter att utvecklas.

(213) Kommissionen har också betonat att det är viktigt att undvika att Sernam får en monopolställning på marknaden för expressgodstransporter på järnväg. De franska myndigheterna har därför, på kommissionens begäran, skriftligen bekräftat [1] att alla transportföretag som är intresserade av att tillhandahålla liknande järnvägstransporttjänster kommer att åtnjuta samma villkor som Sernam. Kommissionen anser därmed att risken för monopol kan uteslutas. Det enda kvarstående problemet är hindren för inträde på denna marknad [2].

(214) Sernams strategi för utveckling av TBE-konceptet är också helt i linje med kommissionens transportpolitik, eftersom den främjar trafikomställningen från väg till järnväg. Mot denna bakgrund anser kommissionen att ett företag som breddar sin verksamhet och därigenom kan överföra stora godsvolymer från väg till järnväg på längre sträckor, bör få möjlighet att göra det, under förutsättning att det upphör med sin verksamhet inom marknadssegment där det råder överkapacitet.

(215) Kommissionen anser därför att det fastställda målet är uppnått, dvs. det mål som bestod i att

— omstrukturera Sernam

— på ett sådant sätt att företagets lönsamhet varaktigt återställs

[1] Skrivelse från de franska myndigheterna av den 14 april 2004.

[2] Med tanke på att själva järnvägstransporten – åtminstone i Sernams fall – skulle utföras av SNCF, torde dessa hinder i princip endast utgöras av de kunskaper som krävs för att bedriva verksamheten och inreda vagnar som lämpar sig för ändamålet.

— genom att verksamhetens inriktning ändras från traditionella vägtransporter till expresstransporter på järnväg och genom att låta andra företag utan koppling till SNCF överta Sernams vägtransportverksamhet,

— och detta på ett sätt som inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna i en utsträckning att det strider mot det gemensamma intresset.

(216) Kommissionen noterar emellertid att de franska myndigheterna har för avsikt att sälja Sernam i dess helhet (med både tillgångar och skulder) senast den […]. I detta sammanhang vill kommissionen påpeka att köparen inte behöver betala tillbaka de 41 miljoner euro som Sernam erhållit i strid med gällande regler, om Sernam säljs till ett företag som saknar juridisk koppling till SNCF. Ett annat krav är att försäljningen måste ske till marknadspris, antingen genom ett öppet förfarande i vilket samtliga konkurrenter har möjlighet att delta eller genom att en oberoende expert övervakar att allt går rätt till. Enligt domstolens rättspraxis kan köparen inte anses ha åtnjutit en fördel jämfört med andra aktörer på marknaden.

(217) Kommissionen vill också erinra om att villkoren i beslutet (att andra företag övertar Sernams vägtransportverksamhet och att Sernams verksamhet breddas till järnvägstransporter) gäller även om Sernam säljs i sin helhet (med både tillgångar och skulder) såsom de franska myndigheterna planerar. Dessa båda villkor beträffande företagets omstrukturering gäller emellertid inte om Sernam i stället säljer sina tillgångar ”i klump”, eftersom Sernam då inte längre skulle vara verksamt i sin nuvarande juridiska form och skulle ha överlåtit sina marknadsandelar till den fristående köparen (som skulle kunna fortsätta sin verksamhet med Sernams tillgångar).

6.3.8 *Begränsning av stödet till vad som är absolut nödvändigt*

(218) Att företaget behöver ett ytterligare stöd på 41 miljoner euro är, såsom nämnts ovan, huvudsakligen en följd av att de franska myndigheterna inte rättat sig efter Sernam 1-beslutet. Ett sådant ytterligare stöd är inte berättigat, eftersom det är avsett för ett företag som i stor utsträckning fortfarande är verksamt inom marknadssegment där det råder överkapacitet eller som befinner sig i stagnation eller rentav på tillbakagång. Dessutom är det inte lämpligt att Sernam förfogar över ett likviditetsöverskott som företaget skulle kunna använda på ett sätt som leder till en snedvridning av marknaden och som inte har något samband med omstruktureringsprocessen, särskilt när det gäller företagets prispolitik. Kommissionen anser därför inte att ett ytterligare stöd på 41 miljoner euro är berättigat, utöver det belopp på 503 miljoner euro som ursprungligen anmälts och godkänts genom Sernam 1-beslutet.

(219) Det är också uteslutet att Sernam erhåller ett stöd på 67 miljoner euro i stället för det uteblivna bidrag som det var mening att Geodis skulle lämna till omstruktureringen, eftersom detta bidrag inte längre behövs. Kapitalbehovet på 67 miljoner euro, som skulle ha täckts genom en kredit från Geodis, finansierades genom en minskning av de krediter som Sernam beviljade sina kunder. Sernam skulle genom diskontering eller värdepapperisering ha kunnat överlåta sina kundfordringar till ett finansinstitut för att erhålla de nödvändiga resurserna (67 miljoner euro). Sernam fann emellertid en bättre lösning: genom att minska kapitalbindningen i kundfordringar kunde företaget mobilisera tillräckliga resurser och i motsvarande utsträckning minska sitt behov av rörelsekapital. Ett sådant tillvägagångssätt är att föredra framför alternativet med en extern finansiering såsom beskrivs ovan, eftersom det förbättrar Sernams balansräkning och ger ökad säkerhet för framtida transaktioner (med tanke på den minskade kapitalbindningen i kundfordringar).

(220) Kommissionen anser att Sernam har ersatt det uteblivna bidraget från Geodis på 67 miljoner euro med motsvarande medel och till och med funnit en bättre lösning än extern finansiering, genom att mobilisera resurser som alltför länge varit låsta i form av kundkrediter.

(221) Nivån på det omstruktureringsstöd till Sernam som behandlas i detta beslut (kallat Sernam 2 i nedanstående tabell) är 81 % jämfört med en stödnivå på 87 % i ärendet Sernam 1. Vid beräkning av stödnivån har hänsyn tagits till att Sernam med egna medel har täckt det finansieringsbehov på 67 miljoner euro som Geodis skulle ha garanterat, och att Sernam även kommer att behöva täcka ett finansieringsbehov på ytterligare 41 miljoner euro med egna medel. Företaget torde kunna klara detta, bland annat med medel från avyttringen av sin vägtransportverksamhet och andra medel.

(222) Till det sammanlagda beloppet på 556 miljoner euro [1] kommer också de ersättningar från SNCF på 34 respektive 21 miljoner euro som utgått under elva månader av SCS Sernams verksamhetsår 2000 i enlighet med de avtal som ingåtts mellan SNCF och Sernam om bagage-, tidnings- och materieltransporter. Dessa ersättningar har genom Sernam 1-beslutet konstaterats utgöra statligt stöd som är förenligt med fördraget. Med tanke på att Frankrike har fullgjort sitt åtagande att anordna en anbudsinfordran avseende kontrakten om materiel-, tidnings- och bagagetransporter, står kommissionen fast vid sin bedömning i Sernam 1-beslutet, nämligen att de 55 miljoner euro som utbetalades under elva månader av verksamhetsåret 2000 kan godkännas i samband med omstruktureringen av Sernam.

[1] Detta belopp består av de 448 miljoner euro som SNCF ställt till förfogande för omstruktureringen, Sernams egen finansiering på 67 miljoner euro som egentligen skulle ha tillhandahållits av Geodis (Sernam minskade finansieringsbehovet genom att genomföra omstruktureringsåtgärderna med egna medel) och finansieringen med Sernams egna medel av de 41 miljoner euro som föreslagits som ytterligare stöd.

(223) **Omstruktureringskostnader**

Miljoner euro	Sernam 1	Förändring	Sernam 2
Omstruktureringskostnader	515	41	556
Summa (1)	515		556

Finansieringskällor

Miljoner euro	Sernam 1	Förändring	Sernam 2
Finansiering via SNCF	448		448
Finansiering via Geodis	67	-67	0
Finansiering via Sernam		67	67
Ytterligare medel från Sernam		41	41
Summa (2)	515		556

Nivå omstruktureringsstöd Sernam 1 i %	87		
Nivå omstruktureringsstöd Sernam 2 i %			81

Stöd till avtal i miljoner euro	55		55
Summa (3)	55		55

Miljoner euro	Sernam 1		Sernam 2
Finansiering av omstruktureringen via SNCF	448		448
Stöd till avtal i miljoner euro	55		55
Summa (4) totalt stödbelopp	503		503

6.3.9 *Tillämpning och uppfyllande av kraven*

(224) Frankrike bör varje år överlämna en rapport om hur omstruktureringen fortskrider och om hur kraven i detta beslut uppfyllts. Den första rapporten bör emellertid överlämnas senast sex månader efter delgivningen av detta beslut.

7. SLUTSATSER

(225) Kommissionen konstaterar att Frankrike har utbetalat ett stöd på 503 miljoner euro [1] under andra förutsättningar än de som godkändes i Sernam 1-beslutet. Frankrike har också utbetalat ett olagligt ytterligare stöd på 41 miljoner euro.

(226) Med tanke på

— att de franska myndigheterna, på kommissionens uttryckliga begäran, skriftligen försäkrat att Sernam inte kommer att gynnas av SNCF och inte kommer att få en monopolställning på marknaden för expressgodstransporter på järnväg,

— att Sernam inlett en omfattande omstrukturering (av sina filialer och sin transportplan), redan genomfört vissa kapacitetsminskningar samt utvecklat nya expresstjänster och ett innovativt koncept med snabbsystemtåg (TBE), och

— med tanke på de villkor som fastställs i detta beslut,

anser kommissionen emellertid att stödet på 503 miljoner euro till Sernam är förenligt med fördraget eftersom

— Sernam åter kommer att bli lönsamt inom en rimlig tidsfrist,

[1] Detta belopp består av 448 miljoner euro i omstruktureringsstöd från SNCF och ett stöd på 55 miljoner euro i enlighet med avtalen, dvs. totalt 503 miljoner euro.

— konkurrensen inte kommer att påverkas på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset,

— stödet kommer att begränsas till vad som är absolut nödvändigt, eftersom det belopp som godkändes genom Sernam 1-beslutet (570 miljoner euro [1]) minskas med 67 miljoner euro genom det uteblivna bidraget från Geodis (Sernam skjuter till egna medel för att kompensera för detta bortfall), och eftersom det ytterligare stödet på 41 miljoner euro måste återbetalas med ränta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Det statliga stöd till företaget Sernam på 503 miljoner euro som godkändes i maj 2001 är förenligt med den gemensamma marknaden på de villkor som anges i artiklarna 3 och 4.

2. Det statliga stöd på 41 miljoner euro som Frankrike tilldelat företaget Sernam är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

1.. Frankrike skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att från stödmottagaren återkräva det stöd som avses i artikel 1.2 och som olagligen ställts till dennes förfogande.

2. Återkravet skall ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut. Det återbetalningspliktiga stödet inbegriper ränta från den dag då stödet kom mottagaren till godo fram till den dag då det återbetalas. Räntan skall beräknas på grundval av den referensränta som används vid beräkningen av bidragsekvivalenten inom ramen för regionalstöd.

Artikel 3

1. Om inte annat följer av punkt 2, skall följande villkor uppfyllas:

a) Sernam får endast utveckla den del av sin verksamhet som utgörs av järnvägstransporter enligt konceptet med snabbsystemtåg (TBE). SNCF garanterar att alla transportföretag som önskar utveckla godstransporterna på järnväg (TBE) kommer att erbjudas samma villkor som Sernam.

b) I gengäld måste Sernam under de närmaste två åren efter delgivningen av detta beslut helt och hållet ersätta sina egna vägtransporttjänster och vägtransportresurser med motsvarande tjänster och resurser från ett eller flera företag som är juridiskt och ekonomiskt oberoende av SNCF och som valts ut på ett öppet, tydligt och icke-diskriminerande sätt.

Med Sernams egna resurser och vägtransporttjänster avses samtliga vägtransportresurser (dvs. vägtransportfordon) som företaget äger eller leasar/hyr.

De företag som övertar Sernams vägtransportverksamhet måste tillhandahålla alla dessa tjänster med sina egna resurser.

2. Villkoren i punkt 1 skall inte gälla om Sernam före den […] till marknadspris säljer sina tillgångar ”i klump” till ett företag som inte har någon juridisk koppling till SNCF, och försäljningen sker på ett öppet och tydligt sätt.

Artikel 4

All försäljning av delar av Sernam eller av företaget som helhet skall ske till marknadspris och genom ett öppet förfarande i vilket alla konkurrenter har möjlighet att delta. Under dessa förhållanden är Sernam skyldigt att betala tillbaka stödet på 41 miljoner euro, under förutsättning att företaget fortsätter att existera.

Artikel 5

Frankrike skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 20 oktober 2004

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande

[1] Detta belopp utgörs av 448 miljoner euro från SNCF, 55 miljoner euro i enlighet med avtalen och 67 miljoner euro som det var tänkt att Geodis skulle bidra med.