

Den Europæiske Unions Tidende

L 140

Dansk udgave

Retsforskrifter

49. årgang

29. maj 2006

Indhold

I Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk

...

II Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk

Kommissionen

2006/367/EF

- ★ **Kommissionens beslutning af 20. oktober 2004 om statsstøtte, som Frankrig delvist har ydet virksomheden »Sernam« (meddelt under nummer K(2004) 3940)⁽¹⁾** 1

2006/368/EF

- ★ **Kommissionens beslutning af 20. marts 2006 om detaljerede tekniske krav i forbindelse med udførelse af de prøvninger, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/66/EF om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer (meddelt under nummer K(2006) 776)⁽¹⁾** 33

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

II

(Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 20. oktober 2004

om statsstøtte, som Frankrig delvist har ydet virksomheden »Sernam«

(meddelt under nummer K(2004) 3940)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2006/367/EC)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

1. SAGSFORLØB

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ⁽¹⁾,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ⁽²⁾,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ⁽³⁾ og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved skrivelse af 23. maj 2001 (referencenr. D/288742) underrettede Kommissionen Frankrig om sin beslutning om at tillade støtten til omstrukturering af Sernam (herefter »beslutning af 23. maj 2001« eller »Sernam 1-beslutning«).

(2) De franske myndigheder fremsendte ved skrivelse af 17. juni 2002 (registreret samme dag under referencenr. A/60693) den første årsrapport om omstruktureringen af Sernam og en ny aftale mellem SNCF og Geodis. Det fremgik af denne skrivelse, at de støttebeløb, der var blevet godkendt den 23. maj 2001, var blevet gennemført på andre betingelser end dem, der lå til grund for Kommissionens beslutning af 23. maj 2001. Ved skrivelse af 30. oktober 2002 (registreret den 31. oktober 2002 under referencenr. A/69194) fremsendte Frankrig en række supplerende oplysninger. Kommissionen sendte den 27. november 2002 en skrivelse til Frankrig, der besvarede denne ved skrivelse af 30. januar 2003 (registreret den 31. januar 2003 under referencenr. A/12246). Der blev afholdt møder mellem de franske myndigheder og Kommissionens tjenestegrene den 29. august 2002, den 25. februar 2003 og den 22. marts 2004. De franske myndigheder fremkom med supplerende oplysninger, bl.a. på mødet den 22. marts 2004 og ved skrivelse af 14. april 2004.

⁽¹⁾ EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.

⁽²⁾ EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 794/2004 (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1).

⁽³⁾ EUT L 182 af 1.8.2003, s. 2.

(3) Kommissionen bestilte en markedsundersøgelse hos en uvildig ekspert, der fremlagde sin rapport primo juni 2004.

- (4) Kommissionen modtog desuden ved skrivelse af 8. juli 2002 (registreret den 15. juli 2002 under referencenr. A/62493) en klage (indgivet i fællesskab af flere klagere, herefter »de klagende«) vedrørende Sernam-sagen. Der blev afholdt møder mellem de klagende og Kommissionens den 3. september 2002 og den 29. januar 2003. De klagende henstillede ved skrivelse af 13. december 2002 (registreret den 17. december 2002 under referencenr. A/72603) første gang Kommissionen om at gribe ind, da de ellers ville anlægge passivitetsøgsmål. De gentog dette krav ved skrivelse af 24. april 2003⁽¹⁾ og fremsendte to suppleringskrivelser til Kommissionen, bl. a. af 4. februar 2003⁽²⁾, to skrivelser af 28. februar 2003, hvoraf den ene blev fremsendt den 4. marts 2003⁽³⁾, en skrivelse af 10. marts 2003⁽⁴⁾ og en skrivelse af 15. september 2003⁽⁵⁾. De klagende fremsatte endnu en gang deres krav over for Kommissionen ved skrivelse af 13. og 18. februar 2004⁽⁶⁾, idet de gjorde gældende, at de i givet fald ville anlægge passivitetsøgsmål, og de fremsendte ligeledes skrivelse af 19. maj⁽⁷⁾, 10. juni og 9. september. Kommissionen besvarede disse henvendelser, bl.a. ved skrivelse af 7. februar 2003 (svar på første skrivelse med krav), 25. februar, 17., 20. og 21. marts og 8. maj 2003 (svar på gentagelsen af den første skrivelse med krav), og af 19. marts 2004 (svar på anden skrivelse med krav).
- (5) Kommissionen meddelte ved skrivelse af 30. april 2003 Frankrig sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, med hensyn til denne støtte (beslutning nr. C 32/03).
- (6) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*⁽⁸⁾. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte.
- (7) Kommissionen har modtaget bemærkninger fra interesserede parter, som den har videresendt til Frankrig ved skrivelse af 26. september 2003 med anmodning om eventuelle kommentarer, og den modtog disse kommentarer ved skrivelse af 26. november 2003.

2. BESKRIVELSE

Nedenfor gives en beskrivelse af den omhandlede støtte. For yderligere oplysninger henvises der til beslutning af 23. maj 2001 og beslutningen af 30. april 2003 om at indlede proceduren.

- ⁽¹⁾ Registreret den 25. april 2003 under referencenr. A/18967.
⁽²⁾ Registreret den 7. februar 2003 under referencenr. GAB. LdP 490.
⁽³⁾ Registreret den 5. marts 2003 under referencenr. A/14685.
⁽⁴⁾ Registreret den 11. marts 2003 under referencenr. GAB Loyola de Palacio 899.
⁽⁵⁾ Registreret den 17. september 2003 under referencenr. A/29815.
⁽⁶⁾ Registreret hos Generaldirektoratet for Energi og Transport den 26.2.2004 under referencenr. A/14167.
⁽⁷⁾ Registreret den 24.5.2004 under referencenr. A/21123.
⁽⁸⁾ EUT C 182 af 1.8.2003, s. 2. Fristen for de interesserede parter indgivelse af bemærkninger udløb den 1.9.2003. Kommissionen besluttede på anmodning af de interesserede parter, der har indgivet bemærkninger, at forlænge fristen til den 15.9.2003.

2.1. Sernams struktur

- (8) Som angivet i beslutningen af 23. maj 2001 blev Sernam oprettet i 1970 som en intern afdeling af SNCF til at varetage alle opgaver inden for pakketransport. I 1993 førte en omstrukturering til oprettelsen af Sernam Domaine og datterselskabet Sernam Transport SA. Sernam Domaine er forblevet en intern tjeneste af SNCF, mens Sernam Transport SA blev oprettet som et af SNCF helejet datterselskab, der selv bestod af 24 datterselskaber⁽⁹⁾, gennem hvilke virksomheden udøver sine aktiviteter inden for landevejstransport.
- (9) Gruppen, der blev dannet i 1993 og bestod af Sernam Transport SA og datterselskaberne (herefter »Gruppen Sernam Transport«), har hele tiden haft mere eller mindre finansiell ligevægt. Derimod blev resultaterne i den interne tjeneste Sernam Domaine gradvist dårligere allerede fra 1992, men det var først i 1996, delvis på grund af arbejdskonflikterne i SNCF, at der blev iværksat en genopretningsplan. På grund af de stadig dårligere resultater besluttede SNCF imidlertid at træffe yderligere foranstaltninger for at få Sernam Domaine på rette vej.
- (10) Den 1. februar 2000 blev Sernam Domaine omdannet til et helejet datterselskab af SNCF, og et nyt kommanditselskab (herefter »SCS Sernam«) med status som selvstændig juridisk person blev oprettet af SNCF. Denne enhed kom til at bestå af anlægsaktiverne fra det tidligere Sernam Domaine og kapitalandelene fra Sernam Transport SA. SNCF's datterselskab Sernam Transport SA er således blevet et helejet datterselskab under SCS Sernam, men er samtidig forblevet en selvstændig virksomhed, der fungerer som holding for de 24 datterselskaber.
- (11) Omstruktureringen, der er genstand for nærværende beslutning, vedrører SCS Sernam (selv om denne enhed blev omdannet til et aktieselskab i henhold til en aftale mellem SNCF og Geodis af 21. december 2001, og selv om SNCF overtog de 15 % af SCS Sernam, der var blevet solgt til henholdsvis Geodis og Cogip).

2.2. Sernams aktiviteter

- (12) Siden oprettelsen i 1970 har Sernam hovedsagelig beskæftiget sig med pakketransport (detailtransport) på markedet for samlegods, der hovedsagelig omfatter almindelig kurertransport (levering som regel inden for mellem 24 og 48 timer) og ekspres kurertransport (levering som regel inden for 24 timer), samt i mindre omfang på markedet for spedition (transport af varer i fulde vognlæs fra et punkt til et andet) og logistik (opbevaring, lagring, klargøring af ordrer og samling).

⁽⁹⁾ Der var pr. 31.12.2000 24 mindre datterselskaber.

- (13) Som anført i Sernam 1-beslutningen kan »samlegods-transport generelt defineres som en aktivitet, der består i at afhente varerne hos afsenderkunden, at samle varerne i en ekspeditionscentral, at fragte varerne til en modtagelsescentral og endelig i at levere varerne til modtagerkunderne. Samlegodsaktiviteterne er nødvendige for at optimere brugen af transportmidler, idet samle-godsvirksomheden står for transporten af pakker, der er samlet fra forskellige afsendere og beregnet til forskellige modtagere. Selv om samlegodstransport er beslægtet med markedet for varetransport, udgør denne transport-form et marked for sig, der er kendetegnet ved størrelsen af de enheder, der transporteres (fra små pakker til partier på flere ton), og ved, at der foretages transport af enheder fra forskellige befragtere til forskellige modtagere«.
- (14) Sernam har i forbindelse med alle sine aktiviteter hovedsagelig benyttet sig af landevejstransport (lastbiler). Man er gået bort fra at foretage transport af gods med almindelig jernbane med indførelsen af den nye transportplan, der er nævnt i omstrukturingsplanen. Sernam har siden udviklet et nyt koncept for jernbanetransport kaldet »Train bloc express« (herefter »TBE«), der anvendes til den centrale del af transporten i forbindelse med almindelig kurertransport og ekspres kurertransport på afstande over 400 km, herunder transport af bagage tilhørende passagerer, der benytter SNCF, og transport af aviser og blade mellem Paris og Sydfrankrig.
- (15) I 2000 hidrørte ca. 58 % af den samlede omsætning på 552 mio. EUR fra samlegodsaktiviteterne i Frankrig (hovedsagelig almindelig kurertransport og ekspres kurertransport samt natlevering). Ca. 18 % af omsætningen hidrørte fra spedition, 10,7 % fra logistik, 6,3 % fra transport af aviser og blade og bagage for SNCF, 4 % fra diverse aktiviteter, f.eks. transport af udstyr, og 3 % fra internationale aktiviteter.
- (16) De franske myndigheder gør ligeledes opmærksom på, at »Sernams transport, der direkte udføres med TBE, i dag allerede repræsenterer en omsætning på [...]» mio. EUR (af en omsætning på [...] mio. EUR fra samlegodsaktiviteterne«. I 2003 var Sernams reelle omsætning på 414 mio. EUR, og den forventes at blive 443 mio. EUR i 2006.
- (17) I 2003 repræsenterede Sernams aktiviteter inden for landevejstransport en omsætning på [...] mio. EUR. Disse aktiviteter udføres direkte af Sernam og af et af Sernams datterselskaber, Sernam Transport Route (herefter »STR«), med en omsætning på henholdsvis [...] mio. EUR og [...] mio. EUR. Sernam Groupe råder over [...] sættevognstrækkere (44 t), [...] sættevogne (24 t), [...] containervogne (3,5-12 t) og [...] lette køretøjer (under 3,5 t). Hvad angår lastbiler og chauffører råder Sernam (som gruppe) over [...] lastbiler og [...] fastansatte chauffører. Heraf stammer [...] lastbiler og [...] chauffører fra STR. [...].
- 2.3. Sernams markedskapacitet (ekspertundersøgelse)**
- (18) Kommissionen har givet en uvildig ekspert (herefter »eksperten«) i opdrag at foretage en undersøgelse med det formål at fastslå kapaciteten i de markedssegmenter, hvor Sernam opererer, og Sernams stilling i disse segmenter ⁽¹⁾.
- (19) Sernam er ifølge eksperten den største leverandør af ekspres kurertransport i Frankrig, selv om denne vurdering, stadig ifølge eksperten, afhænger af, hvorledes man definerer markedet. Sernam opererer især på det franske marked. I 2000 havde Sernam 7 % af samlegods- og pakkeforsendelsesmarkedet (i henhold til specifikke parametre (parcels)), mens Geodis havde 12 % og La Poste 25 %. Hvad angår andelen af det franske samlegods-marked har La Poste 28,1 %, Geodis 15,3 %, Deutsche Post 8,7 %, TNT 7,9 %, Mory 6,4 % og Sernam 5,2 % efterfulgt af 13 andre virksomheder af betydning, der har mellem 4 og 0,8 % af markedet.
- (20) Hvad angår antallet af driftsanlæg i Frankrig (samlegods, standardpakker og ekspres) nævner eksperten Geodis/Calberson med 204 driftsanlæg, TNT med 120 driftsanlæg, La Poste TAT og Geopost DPD med 85 driftsanlæg, Sernam med 57 driftsanlæg, Groupe Joyeau (der i øjeblikket er en del af Schenker) med 53 driftsanlæg og DPWN med 20 driftsanlæg.
- (21) Ifølge eksperten opererer Sernam hovedsagelig inden for:
- markedssegmentet for ekspres samlegods- og kurertransport i Frankrig (bestående af sortering (samling) og transport ad landevej og med jernbane af pakker eller partier på flere ton normalt inden for 24 timer)
 - markedssegmentet for almindelig samlegods- og kurertransport i Frankrig (bestående af sortering (samling) og transport ad landevej og med jernbane af pakker eller partier på flere ton normalt inden for mellem 24 og 48 timer)
 - i et mindre omfang inden for segmenterne spedition, logistik og ordrebehandling og -samling samt international kurertransport.

⁽¹⁾ *Jacobs Consultancy*: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, rammekontrakt nr. TREN/CC/04-2002, ordrenr. 2004/001/14 – S07.30053, maj 2004.

* Denne parentes markerer en udeladelse af en forretningshemmelighed eller en fortrolig oplysning.

- (22) »Ekspres« samlegods- og kurertransport: Ifølge eksperten har markedet for ekspreslevering af pakker, dvs. normalt inden for 24 timer, været i stærk fremgang i Europa, herunder især i Frankrig i de seneste 20 år, men den hurtige vækst i antallet af transportvirksomheder i dette markedssegment har medført faldende priser. I Frankrig bør der imidlertid sondres mellem international eksprestransport, der er vokset meget kraftigt i løbet af de seneste 15 år, og national eksprestransport, hvor væksten har været mere beskeden. Hvad angår den nationale eksprestransport forventes der dog en vis vækst i de kommende år, hvilket bl.a. skyldes det forventede generelle økonomiske opsving i Frankrig. Eksperten påpeger i sin rapport, at væksten inden for det nationale eksprestransportmarked hovedsagelig afhænger af væksten inden for den elektroniske handel. Han påpeger desuden, at 74 % af de største franske virksomheder allerede regelmæssigt gør brug af eksprestransportsektorens tjenester.
- (23) »Almindelig« samlegods- og kurertransport: Den almindelige samlegods- og kurertransport består i transport, normalt ad landevejen, men også med jernbane, og normalt med mellemliggende samling/fordeling, af pakker på under 3 tons mellem to steder inden for en frist på normalt 24 til 48 timer.
- (24) Hvad angår disse markedssegmenter i Frankrig påpeger eksperten:
- at markedssegmentet for samlegodstransport er stagnerende, men at der forventes en vis vækst på området
 - at nedgangen inden for segmentet for almindelig pakke-transport (i henhold til specifikke parametre (*parcels*)) vil fortsætte, ligesom der vil være et fald i volumen af postforsendelser, fordi de erstattes af elektronisk post.
- (25) Eksperten konkluderer i denne henseende, at markedet for almindelig samlegods- og kurertransport generelt er stagnerende, selv om der forventes en vis vækst på området, og at transporten af pakker (i henhold til specifikke parametre) er for nedadgående på grund af den stadig mere omfattende brug af elektronisk kommunikation.
- (26) Som nævnt ovenfor udgør samlegodstransport et marked for sig, selv om det er nært beslægtet med markedet for varetransport. Samlegodsaktiviteterne er således kendetegnet ved varernes sortering og størrelse (fra pakke-størrelse til partier på flere ton), og ved, at der foretages transport af disse varer fra flere forskellige befragtere til flere forskellige modtagere. De to aspekter ved samlegodstransport er således dels sortering, dels transport af varer af en vis størrelse. Selv om sorteringsdelen gør det muligt at optimere den måde, hvorpå transportmidlerne anvendes, er den primære målsætning i forbindelse med hele processen dog at effektivisere selve transportdelen.
- (27) Efter at være gået bort fra at anvende de traditionelle jernbanetransportmidler udfører Sernam nu hovedsagelig transporten af samlegods ad landevej (lastbiler), idet virksomheden dog også har udviklet et innovativt koncept, nemlig »Train bloc express« (TBE), der beskrives nærmere nedenfor under Frankrigs bemærkninger. Det er således hensigtsmæssigt at undersøge kapaciteten inden for landevejstransport og jernbanetransport.
- (28) Landevejstransport i Europa: Eksperten konstaterer, at for hele Europa er landevejstransporten – som er en central del af samlegods/kurertransport/pakke-transport af standardpakker – en industri med få hindringer for markedsadgangen, hvorfor den lider under en permanent strukturel overkapacitet⁽¹⁾, hvilket er blevet bekræftet i løbet af de seneste 5 til 7 år, hvor priserne har været faldende.
- (29) Eksperten påpeger, at det relevante franske marked generelt er kendetegnet ved en benhård konkurrence, og at der er stærk tendens til virksomhedssammenslutning.
- (30) »Jernbanetransport«: Denne transportform kan inddeles i 3 kategorier:
- Eksperten forventer ingen vækst inden for samlegods- og kurertransport med almindelig jernbane. Konkurrencen er meget hård, og der er tendens til virksomhedssammenslutninger på disse markeder. Da SNCF desuden er i færd med at nedbringe antallet af stationer, reduceres Sernams muligheder for at transportere varerne med jernbane.
 - Dette gælder både transport med almindelige tog og transport i bagagerummene på højhastighedstoget TGV i Frankrig.
 - Ifølge eksperten har TBE, således som Sernam har udviklet dette koncept, et vist vækstpotentiale, der dog ikke er af så stor betydning for det samlede marked for kurertransport med jernbane i Frankrig på grund af Sernams nuværende beskedne markedsandel. Ekspres kurertransport med jernbane, således som det foregår ved hjælp af TBE, har dog den ulempe, at der skal foretages mindst to stop med henblik på aflæsning⁽²⁾.
- (1) Den seneste udvidelse synes dog at have stabiliseret situationen. Det forhold, at et betragteligt antal transportvirksomheder vælger at udlicitere landevejstransporten af varer til billigere transportvirksomheder fra de nye medlemsstater, vil imidlertid øge priskonkurrencen på markedet.
- (2) Et stop for at omlade varerne fra lastbilerne til TBE ved afrejsen og et andet stop ved TBE's ankomst for at læsse varerne om bord på lastbilerne.

- (31) Kommissionens ekspert henviser bl.a. til en undersøgelse foretaget af Mercer Management Consulting: »Mercer on Travel and Transport, Volume X, Number 1, Fall 2003/ Winter 2004« hvoraf det fremgår, at banegodstransportens konkurrencestilling er meget dårlig, men ikke håbløs. Jernbanen indebærer en række fordele, som det gælder om at udnytte, men det kræver en ændring af selve konceptet banegodstransport.
- (32) De meget omkostningstunge jernbanenet kan ifølge disse eksperter udnyttes bedre ved en større produkt- og prisdifferentiering samt en mere avanceret indtægtsstyring (*yield management*). Den nuværende markedsføringspraksis bør dog ændres, således at man fastsætter prisen ud fra transportens værdi (*value based pricing*) og ikke ud fra den enkelte kundes forhandlingsstyrke.
- (33) Mercer er i denne henseende af den opfattelse, at en virksomhed, der foretager banegodstransport, bør standardisere sine produkter, dvs. sine transporttjenester, og fastsætte priserne på grundlag af værdien af produktet/tjenesten, der tilbydes, således at kunderne bedre kan forstå disse priser. For Mercer drejer det sig om
- a) at tilbyde forskellige produktkategorier (f.eks. afhængigt af den tilbudte transporttjenestes varighed, pris eller pålidelighed)
 - b) efterfølgende at definere en række centrale produkttyper (f.eks. standardtransport eller eksprestransport og eventuelt en lavpristransport), og
 - c) at vælge standardiserede transportløsninger for disse forskellige produkttyper.
- (34) Det kan på grundlag af disse ekspertudtalelser konkluderes, at der er en overkapacitet inden for kurertransport med almindelige tog, og at denne aktivitet ikke har nogen fremtidsudsigter, at almindelig kurertransport med TGV er begrænset og at kurertransport med TBE har et vist vækstpotentiale på det nationale franske marked, idet dette segment ikke på nuværende tidspunkt er særlig udviklet.
- ferré de France« (herefter »RFF«) blev oprettet, har SNCF (EPIC) til formål (²):
- at drive jernbanetransport på det nationale jernbanenet i overensstemmelse med principperne for forsyningspligtigheder
 - i overensstemmelse med samme principper at varetage styringen af infrastrukturen på grundlag af et mandat, som er afgivet af RFF i form af en aftale.
- (36) SNCF har en bestyrelse bestående af 18 medlemmer, heraf i) 7 repræsentanter for staten, ii) 5 medlemmer, der vælges på grund af deres særlige kendskab til branchen, heraf mindst én brugerrepræsentant, og som udpeges ved en administrativ beslutning (*décret*), og iii) 6 medlemmer, heraf en repræsentant for det ledende personale, som vælges af virksomhedens og datterselskabernes personale. Formanden for bestyrelsen udpeges ved beslutning (*décret*) truffet af Ministerrådet efter forslag fra bestyrelsen. (²)
- (37) Hvad angår udviklingen af ekspres samlegods og kurertransport med jernbane (udvikling af TBE-konceptet) oplyser de franske myndigheder i øvrigt, at »Sernam ikke har monopol på TBE, eftersom enhver operatør kan anmode om en lignende tjeneste hos Fret SNCF. Ingen af Sernams konkurrenter har dog indtil videre fremsat nogen udtrykkelig anmodning i denne henseende over for Fret SNCF. Fret SNCF bekræfter i øvrigt at ville levere en tilsvarende tjeneste på samme vilkår til enhver operatør, der måtte anmode herom. Sernam har på sin side imødekommet en række anmodninger om teknisk samarbejde vedrørende TBE fra en operatør, der ønskede at afprøve teknikken relevans og effektivitet.«

2.5. Kommissionens Sernam 1-beslutning af 23. maj 2001 - resumé

2.4. SNCF - resumé

- (35) Efter i 1938 at være blevet oprettet som et aktieselskab blev SNCF med virkning fra 1. januar 1983 omdannet til et offentligt industrielt og kommercielt foretagende (*établissement public industriel commercial*, herefter »EPIC«) (¹). Efter ændringen som følge af lov 13. februar 1997, hvorved det offentligt industrielle foretagende »Réseau

- (38) Ved skrivelse af 23. maj 2001 (referencenr. D/288742, sagsnr. NN 122/00 (ex N 140/00) – France)) meddelte Kommissionen Frankrig sin beslutning om, at det logistiske samarbejde, som SNCF og SCS Sernam indledte den 1. februar 2000 (leje af driftsanlæg og togvogne), ikke skulle betragtes som statsstøtte, og at foranstaltningerne vedrørende kommerciel bistand og genopretning af SCS Sernam, som SNCF havde indført, og som skulle gennemføres mellem primo 2001 og ultimo 2004, udgjorde statsstøtte, som var forenelig med EF-traktaten.

(¹) Omfattet af artikel 18-26 i den franske rammelov om indenlandsk transport af 30. december 1982 (*loi d'orientation des transports intérieurs, LOTI*). Et EPIC kan ikke erklæres konkurs eller beslaglægges.

(²) Oplysninger hentet fra SNCF's websted: <http://www.sncf.com>.

- (39) Kommissionen har tilladt et samlet støttebeløb på 503 mio. EUR ⁽¹⁾, heraf 448 mio. EUR i støtte til omstrukturering og 55 mio. EUR til kontrakterne vedrørende bagage, aviser og blade og udstyr mellem SNCF og Sernam. Denne tilladelse blev givet under (39) forudsætning af, at en række grundlæggende betingelser, der var beskrevet i sagens akter, var opfyldt.
- (40) En af de grundlæggende betingelser for at godkende støtten var bl.a., at Sernam blev privatiseret. 60 % af Sernams kapital skulle således overtages af aktieselskabet Geodis ⁽²⁾, som er en transport- og logistikvirksomhed, der er underlagt almindelige selskabsretlige bestemmelser og noteret på børsen i Paris II. 56,6 % af virksomhedens kapital tilhører private investorer (de to største aktionærer er Société Générale gennem gruppen Salvépar, der har en kapitalandel på 26,6 % og 29,7 % af stemmerettighederne, og AGF-VIE, der ejer 8,4 % af kapitalen og har 9,5 % af stemmerettighederne). 43,3 % af kapitalen og 48,6 % af stemmerettighederne tilhører SNCF.
- (41) Geodis skulle således hæfte 100 % og på ubegrænset vis for SCS Sernams gæld ⁽³⁾ og dække de yderligere omkostninger til omstrukturering af Sernam med et beløb på 67 mio. EUR. Sernam forpligtede sig på sin side til at reducere antallet af driftsanlæg fra 107 til 72 i perioden fra 1999 til 2004, at reducere omsætningen med 18 %, at reducere sit personale og foretage en omstrukturering med ovenstående budget og inden for den afsatte tid, det vil sige inden primo 2004.

2.6. Indledning af proceduren - resumé

- (42) Kommissionen har på grundlag af den første årsberetning og ovennævnte klage konstateret, at en del af støtten er blevet udbetalt, selv om en række grundlæggende betingelser i Sernam 1-beslutningen ikke var overholdt. Kommissionen har i denne henseende konstateret, at støtten er blevet udbetalt på uretmæssig vis, og har bl.a. kritiseret:
- at SCS Sernam har ændret status til aktieselskab, hvorved Geodis' ansvar for Sernams gæld begrænses til Geodis' indskud
 - at Geodis' (der selv var i vanskeligheder) erhvervelse af kapitalandele i Sernam er blevet begrænset til 15 %, når Geodis oprindeligt skulle overtage 60 % af disse aktier
 - at en anden virksomhed har overtaget yderligere 15 % af Sernams aktier (Compagnie générale d'investissement et de participation »Cogip«); Geodis ejer 34 % og Sofivir ⁽⁴⁾ 66 % af Cogip
 - at omstrukturingsperioden er blevet forlænget med 1 år
 - at tilførslen af offentlige midler er blevet forhøjet med 41 mio. EUR svarende til den nettoforhøjelse af finansieringsbehovet i forbindelse med Sernams omstrukturering, der skyldes forsinkelsen i forhold til den oprindelige tidsplan ⁽⁵⁾
 - at det forventes, at der ikke vil ske nogen tilførsel af private midler på 67 mio. EUR, hvilket Geodis ellers havde planer om, idet denne private kapitaltilførsel skulle nedbringe støttens størrelse tilsvarende
 - at der ikke er nogen passende modydelse for ændringerne af den oprindelige omstrukturingsplan
 - at genopretningen af Sernams rentabilitet ikke sker inden for en passende frist
 - at det er tvivlsomt, om urimelige konkurrenceforvridninger forhindres
 - at det er tvivlsomt, om princippet om engangsstøtte overholdes
 - at det er tvivlsomt, om støtten begrænses til det absolut strengt nødvendige
 - at det er tvivlsomt, om støtten til omstrukturering anvendes i overensstemmelse med Sernam 1-beslutningen
 - at det er tvivlsomt, om de forskellige former for støtte er forenelige med traktaten, det vil sige både den støtte, der kvalificeres eller rekvalificeres som ny og/eller støtte, der udbetales uretmæssigt.

⁽¹⁾ Dette beløb består af 448 mio. EUR (2 938 mio. FFR) i omstrukturingsstøtte og ca. 7 mio. EUR som indbetalt kapital, der i forbindelse med overførslen af disse aktiviteter blev betalt den 1. februar 2000 fra SNCF's egenkapital til dets nye helejede datterselskab, Sernam SCS (se nærmere detaljer i figur 3), og 34 plus 21 mio. EUR (222 plus 140 mio. FFR) til kontrakterne vedrørende transport af bagage, transport af aviser og blade og transport af udstyr, idet det samlede tilladte beløb således var på 503 mio. EUR (3 300 mio. FFR). For yderligere detaljer henvises til Sernam 1-beslutningen og indledningen af procedure nr. C 32/03. (Disse beløb i euro og konverteringen i franske franc er afrundet til nærmeste million i denne beslutning.)

⁽²⁾ Der henvises til, at Geodis skulle erhverve 60 % af Sernam for 1 symbolsk euro (jf. punkt 51 Sernam 1-beslutningen).

⁽³⁾ Der er ingen begrænsning af kommanditselskabers ansvar.

⁽⁴⁾ Sofivir ejes af en række personlige aktionærer og Crédit agricole.

⁽⁵⁾ For yderligere detaljer om, hvorledes dette beløb er sammensat, henvises der til indledningen af procedure nr. C 32/03.

Disse uklarheder gør det nødvendigt at foretage en ny analyse af Sernams omstrukturering.

- (43) Kommissionen gjorde i forbindelse med indledningen af procedure nr. C 32/03 opmærksom på, at det ville være nødvendigt at kontrollere, om de elementer, hvis udvikling men i beslutningen om indledning af proceduren anså for at være i overensstemmelse med Sernam I-beslutningen, ville blive gennemført korrekt (bl.a. med hensyn til indkaldelse af bud vedrørende de berørte kontrakter pr. 31. januar 2003⁽¹⁾) – det drejer sig om kontrakterne mellem SNCF og SCS Sernam om transport af passagerbagage, transport af aviser og blade og transport af udstyr for SNCF), og den gjorde ligeledes opmærksom på, at disse tvivlsspørgsmål gjorde det nødvendigt at foretage en ny analyse af sagen på grundlag af en fuldstændig og ajourført omstruktureringsplan, der afspejler de nye forhold.
- salget skal foregå efter en gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure
 - køberen skal være europæisk og
 - prisen skal være markedsprisen.
- (48) De franske myndigheder har til dette formål benyttet sig af en bank, der skal finde potentielle europæiske købere. De franske myndigheder har oplyst, at salget skal være gennemført inden den [...].

2.7. Efterfølgende udvikling

- (44) Som følge af Kommissionens indledning af proceduren og i overensstemmelse med ophørsklausulerne i aftalen mellem SNCF og Geodis på den ene side og Cogip på den anden side, i tilfælde af at Kommissionen indleder en procedure eller der anlægges sag ved De Europæiske Fællesskaber Domstol⁽²⁾, skulle SNCF overtage 15 % af Sernams aktier, som henholdsvis Geodis og Cogip havde erhvervet.
- (45) I henhold til de seneste oplysninger fra de franske myndigheder beløber den støtte, som Den Franske Republik har ydet Sernam, da det blev omdannet til datterselskab, sig til 489,1 mio. EUR. Dette beløb består af 6,7 mio. EUR i startkapital, 419,6 mio. EUR i kapitaltransaktion, 33,5 mio. EUR i lånekapital og 29,3 mio. EUR svarende til de yderligere udgifter til jernbanepersonale⁽³⁾. Dette samlede beløb svarer til de 448 mio. EUR i støtte til omstrukturering i henhold til den plan, der blev godkendt af Kommissionen i maj 2001, forhøjet med 41 mio. EUR for at tage højde for de ændrede forhold efter Kommissionens beslutning (som modydelse for en yderligere indsats, bl.a. i form af lukning af driftsanlæg).
- (46) Den yderligere udvikling i sagen, som de franske myndigheder især har redegjort for i forbindelse med deres bemærkninger til indledningen af proceduren, herunder opdateringen af Sernams omstruktureringsplan, er kort beskrevet nedenfor i afsnittet vedrørende de franske myndigheders bemærkninger.
- (47) Desuden [...] meddelte de franske myndigheder [...], at de havde besluttet at sætte Sernam til salg. Et sådant salg skal foregå på følgende betingelser:
- (49) Kommissionen tager således de franske myndigheders beslutning om at sælge Sernam (både aktiver og passiver) til efterretning.

3. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

- (50) En række fælles bemærkninger fra flere tredjeparter, der ønsker at forblive anonyme, er sammenfattet nedenfor. Disse tredjeparter har på grundlag af sagens omstændigheder, herunder Kommissionens konklusioner i beslutningen om indledning af proceduren, fremsat følgende bemærkninger (51-55):
- (51) Omstruktureringsplanen blev godkendt på den betingelse, at størstedelen af SNCF's kapitalandele i Sernam blev solgt til en privat investor, der forpligtede sig til at tilføre et »eget« bidrag til omkostningerne ved Sernams omstrukturering til et beløb svarende til 20 %.
- (52) Sernam burde have præsteret en passende modydelse for denne støtte til omstruktureringen - i form af en reduktion af sin omsætning (mindst 18 %) og af sine markedsandele - for at undgå enhver uberettiget konkurrenceforvridning. Klagerne henviser i denne henseende til, at Kommissionen i punkt 75, stk. 4, i sit resumé gør gældende, at »selv om de franske myndigheder har foreslået at lukke yderligere [...]»⁽⁴⁾ af Sernams driftsanlæg, fremgår det ikke tydeligt, dels om denne modydelse er tilstrækkelig, dels om den er acceptabel under hensyntagen til den seneste udvikling i sagen, således som beskrevet ovenfor«. De klagende er af den opfattelse, at lukningen af yderligere driftsanlæg under ingen omstændigheder kan betragtes som en passende modydelse i forhold til den betydelige stigning (mindst 108 mio. EUR (67+41 mio. EUR)) i støttebeløbet til omstrukturering, der ansøges om til Sernam, og i forhold til forlængelsen på mindst 1 år af omstrukturingsperioden.

(1) I overensstemmelse med Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation (EFT L 199 af 9.8.1993, s. 84). Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/4/EF (EFT L 101 af 1.4.1998, s. 1). Direktiv 93/38/EØF er blevet erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF (EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1).

(2) Kommissionen har i sin beslutning om at indlede proceduren anset disse ophørsklausuler for at være i strid med fællesskabsretten.

(3) Modydelse fra SNCF til Sernam for de yderligere udgifter til det jernbanepersonale, som Sernam beskæftiger.

(4) Fortrolig oplysning.

- (53) Støtten, der blev tilladt i 2001, burde ikke have overstegt det, der var strengt nødvendigt for at genoprette Sernams rentabilitet. Kommissionen skulle især sørge for, at Sernam ikke efterfølgende ville opnå en sådan likviditetsgrad, at det var muligt – som det i øjeblikket er tilfældet – at føre en prispolitik med priser under markedsprisen og at »headhunte« kvalificeret personale hos konkurrenterne (jf. punkt 96 i Kommissionens resumé).
- (54) Klagerne mener ikke, at Sernam burde have lov til at foretage en ny omstrukturering og fortsat have adgang til støtte samt forvride konkurrencen, udelukkende fordi virksomheden (ligesom SNCF) ikke overholder betingelserne i beslutningen af 23. maj 2001.
- (55) Kommissionen bør afvise enhver ny investerings- og udviklingsplan, der fremlægges af Sernam/SNCF og Frankrig, eftersom Sernam/SNCF og Geodis forsættigt tilsidesætter bestemmelserne i den af Kommissionen godkendte omstrukturingsplan, og fordi disse aktører under henvisning til ophørsklausulerne i den aftale, der er underskrevet af SNCF og Geodis, har aftalt ikke at deltage i Kommissionens undersøgelser af den oprindelige omstrukturingsplan.
- (56) Kommissionen skal på grundlag af princippet om engangsstøtte sørge for, at Sernam ikke får tilladelse til at modtage yderligere støtte. Eftersom de foranstaltninger, som SNCF har iværksat for at privatisere Sernam og gennemføre den godkendte omstrukturingsplan, ikke har været tilstrækkelige til at genoprette Sernams rentabilitet inden for de fastsatte frister, bør Kommissionen træffe de nødvendige foranstaltninger for at få Sernam erklæret konkurs og forhindre, at virksomheden modtager ny statsstøtte.
- (57) Tredjeparterne har ved skrivelse af 19. maj 2004 (registreret den 24. maj 2004) fremsendt yderligere oplysninger, hvoraf det fremgår, at antallet af virksomhedslukninger i den franske transportsektor er steget med 21,37 % i perioden fra marts 2003 til marts 2004 (kilde: Insee). Ifølge tredjeparterne skyldes de meget alvorlige finansielle problemer inden for den franske transportsektor »lavkonjunktur, men også strukturelle problemer. Transportvirksomhederne har ingen handlefrihed på grund af manglende egenkapital og likviditet. Når de mister en kontrakt eller en af deres kunder går konkurs, har de meget svært ved at klare sig igennem. Da transportvirksomhederne ofte har svært ved at stille de nødvendige garantier, har de svært ved at etablere et tillidsforhold over for banker, speditører og endog leverandører«.

- (58) Tredjeparterne har desuden fremlagt en række eksempler, hvor Sernam har tilbudt kunder til virksomheden »X«⁽¹⁾ priser, der ligger 10-30 % under de priser, som virksomheden »X« kan tilbyde:

Kunde til virksomheden »X«	Sernams prisnedslag i forhold til nedslaget fra virksomheden »X«	Region
Kunde 1	-30 %	Amiens
Kunde 2	-15 %	Paris
Kunde 3	-10 %	Paris
Kunde 4	-20 %	Paris
Kunde 5	-20 %	Paris
Kunde 6	-20 %	Paris

- (59) Tredjeparterne påpeger desuden, at Sernam på systematisk vis har tiltrukket personale fra virksomheden »X«⁽²⁾ ved at tilbyde lønninger, der lå 30 % over lønningerne i virksomheden »X«.
- (60) Tredjeparterne konkluderer, at Sernam forsøger at anvende den støtte, som modtages, til at opnå en konkurrencefordel på markedet i forhold til sine konkurrenter. De anmoder om, at der gives afslag, og om øjeblikkelig tilbagesøgning af den støtte, som Sernam allerede har modtaget. De anmoder desuden om, at et eventuelt salg af Sernam foregår på samme vilkår som dem, der blev pålagt Geodis i 2001, og ved en passende udbudsprocedure.

4. FRANKRIGS BEMÆRKNINGER

- (61) Frankrig indgav ved skrivelse af 19. juni 2003, 26. november 2003 og 14. april 2004 sine bemærkninger som svar på Kommissionens beslutning om at indlede proceduren, som svar på tredjeparternes bemærkninger og som følge af de møder, der er blevet afholdt.

RESUMÉ AF FRANKRIGS BEMÆRKNINGER

- (62) De franske myndigheder mener at have givet Kommissionen de nødvendige oplysninger for at afklare eventuelle tvivlsspørgsmål, nemlig:

— at det betydelige fald i Sernams omsætning har fundet sted

⁽¹⁾ Virksomhed, der opererer inden for samme konkurrencesegment som Sernam.

⁽²⁾ Især i Paris.

- at SNCF ikke vil træde i stedet for Geodis med hensyn til at dække Sernams behov for driftskapital; dette finansieringsbehov, der blev vurderet til 67 mio. EUR i 2001, er i dag kun på 7,8 mio. EUR og vil blive finansieret gennem normale kreditlinjer i bankerne
 - at det bekræftes, at salgspriserne for almindelig kurertransport, samlegodstransport og ekspres kurertransport er steget i løbet af 2000, 2001 og 2002
 - at kontrakterne vedrørende aviser og blade, bagage og udstyr, hvis beløb er uændrede, har været givet i udbud
 - at det bekræftes, at Sernam har opnået sit kvalitetscertifikat, nemlig mærket *Cliq*
 - at Sernam har omstillet sig til ekspres kurertransport; dette er i øvrigt et af de centrale elementer for en vellykket gennemførelse af Sernams genopretningsplan
 - at udviklingen af TBE ligeledes er et af de centrale elementer i Sernams egen udvikling.
- (63) Som Kommissionen selv konstaterer i sin beslutning om at indlede proceduren, er de øvrige elementer i planen i øvrigt blevet overholdt:
- lukningen af driftsanlæg er blevet indledt og har været mere omfattende end påkrævet i Sernam 1-beslutningen
 - 4/5 af personalet er blevet skiftet ud i løbet af to år, som følge af at jernbanepersonalet er vendt tilbage til SNCF, hvilket har gjort det muligt at indføre et nyt system til intern kommunikation, der inddrager hele personalet og fremmer de lokale initiativer for således at udvikle en ny resultatorienteret virksomhedskultur
 - omstruktureringen af driftsanlæg er i gang
 - der er gennemført uddannelsesaktioner for de ansatte
 - der er iværksat en ny transportplan
 - overgangen fra det tidligere edb-system til Geodis' systemer er ligeledes gennemført.
- (64) Det har imidlertid ikke været muligt at etablere et partnerskab mellem Sernam og Geodis på de vilkår og inden for de frister, der var fastsat i aftalen, der blev indgået af SNCF og Geodis den 21. april 2000.

FRANKRIGS BEMÆRKNINGER I DETALJER

4.1. Ugyldighed af SNCF's aftaler med Geodis og Cogip

- (65) De franske myndigheder oplyser, at aftalerne med Geodis og Cogip er blevet ugyldige som følge af Kommis-

sionens beslutning om at indlede proceduren, hvilket var en ugyldighedsbetingelse. SNCF har derfor overtaget 15 % af de Sernam-aktier, som henholdsvis Geodis og Cogip havde erhvervet.

- (66) Ifølge de franske myndigheder var ophørsklausulerne i aftalerne mellem SNCF og henholdsvis Geodis og Cogip hverken for vidtgående eller i strid med fællesskabsretten, når man tager investors risiko i betragtning. Da Kommissionen endnu ikke havde truffet sin beslutning den 31. december 2000 (dato, der var fastsat for ophørsklausulerne), accepterede Geodis at forlænge aftalen fra den 21. april 2000 til den 30. juni 2001 (denne aftale indeholdt en ophørsklausul, der skulle træde i kraft, hvis Kommissionen inden den 31. december 2000 vedtog en endelig beslutning om forenelighed). I mellemtiden blev Sernam 1-beslutningen truffet den 23. maj 2001. Ifølge de franske myndigheder trådte denne beslutning dog først i kraft den 14. september 2001, to måneder efter offentliggørelsen. Aftalen var på dette tidspunkt blevet ugyldig, og SNCF var nødsaget til at forhandle en ny aftale med Geodis. Det skal understreges, at selv om SNCF er hovedaktionær i Geodis med en andel på 45 % af selskabets aktiekapital, har det ingen kontrol og ingen stemmeret vedrørende de afgørelser, som Geodis træffer om Sernam. SNCF havde således ikke mulighed for at tvinge Geodis til at overholde en ugyldig aftale, også selv om beslutningen trådte i kraft allerede på det tidspunkt, hvor medlemsstaten fik meddelelse herom. Til gengæld har SNCF gjort alt, hvad der stod i dets magt, for at gennemføre omstrukturingsplanen.

- (67) De franske myndigheder konkluderer på dette grundlag, at hverken Sernam, SNCF eller de franske myndigheder er ansvarlige for ugyldigheden af den første aftale (fordi der ikke forelå nogen definitiv beslutning vedrørende Geodis før den 30. juni 2001), for de langvarige forhandlinger vedrørende den anden aftale eller for de ændringer, som Geodis ønskede i forhold til den første aftale (på grund af virksomhedens finansielle problemer).

- (68) Ifølge de franske myndigheder har ugyldigheden af disse aftaler dog ikke forhindret synergierne mellem Geodis, Cogip og Sernam i fortsat at udvikle sig. [...].

4.2. Planens gennemførelsesfrister

- (69) De franske myndigheder oplyser, at selv om konsolideringsforanstaltningerne blev iværksat allerede i 2000, kunne omstrukturingsplanen først egentlig gennemføres fra den 1. januar 2003, da Charles Henri Brousseau blev udnævnt til administrerende direktør for Sernam og Jean Michel Tremelet blev udnævnt til finansdirektør for Sernam, det vil sige med 6 måneders forsinkelse.

4.3. En øget støtte på 41 mio. EUR

(70) Frankrig oplyser, at dette finansieringsbehov stort set svarer til finansieringen af de tab, der blev registreret i løbet af den periode, der var nødvendig til at gennemføre forhandlingerne og tilpasse planen til de nye forhold. Disse nye forhold skyldes en række ændringer hos Geodis og i den generelle økonomiske kontekst i løbet af den periode, hvor Kommissionen behandlede sagen efter Sernam 1-beslutningen.

a) Konsekvens af en forringelse af jernbanetjenestens kvalitet ([...] mio. EUR): SNCF var som følge af en strejke på 15 dage i foråret 2001 nødsaget til at acceptere en udsættelse af jernbanetransportplanen omkring knudepunktet ved Villeneuve St-Georges. For at begrænse tabet af kunder måtte Sernam som en hasteforanstaltning erstatte denne plan med en vejtransportplan, der på de givne vilkår ikke blev gennemført under optimale forhold og til priser, som det ikke var muligt at forhandle optimalt. Sernam har på grund af dette lidt et tab, der kan skønnes til [...] mio. EUR i 2001, nemlig en mistet omsætning på [...] mio. EUR og omkostninger på [...] mio. EUR på grund af de ekstraordinære sagsanlæg, Sernam blev involveret i.

b) Uventet forsinkelse i gennemførelsen af genopretningsplanen ([...] mio. EUR): Til denne forringelse af jernbanetjenestens kvalitet skal der tilføjes et driftstab som følge af 7 måneders uvished (fra juni til december 2001) på grund af de vanskelige forhandlinger med Geodis. Som følge af ugyldigheden af de aftaler mellem SNCF og Geodis, der udløb ultimo 2000, har SNCF været nødsaget til at forhandle en ny aftale med Geodis ultimo 2001 (21. december 2001), idet de øvrige aktører, der havde vist interesse i at overtage virksomheden i forbindelse med opfordringen til at byde, i mellemtiden havde valgt andre investeringer. Disse forhandlinger blev yderligere vanskeliggjort af, at Geodis' egen situation blev forværret i løbet af 2001. Den tid, der medgik til at underskrive de nye aftaler, har yderligere forlænget den periode, hvor der blev registreret store tab, fordi genopretningsplanen blev forsinket og således først startede den 1. januar 2002. De akkumulerede yderligere tab beløber sig til omkring [...] mio. EUR.

c) Yderligere omkostninger ved lukning af driftsanlæg ([...] mio. EUR) og samlet besparelse på meromkostningerne vedrørende jernbanepersonale ([...] mio. EUR): Overskridelsen af de finansielle rammer, der var fastsat for omstruktureringsplanen ([...] mio. EUR), skyldes hovedsagelig, at lukningen af driftsanlæg medførte større omkostninger end forventet (afskedigelser, strengere arbejdsretlige regler osv.). Der er samlet set blevet kompenseret for dette i kraft af en lavere meromkostning til personale med status af jernbanetjenestemænd ([...] mio. EUR). De fastansatte jernbanetjenestemænd har i langt større antal og hurtigere end forventet søgt om at vende tilbage til SNCF, men deres ønsker med hensyn til geografisk placering har forsinket deres indplacering og forstyr-

ret driftsanlæggenes arbejdsprocedurer samt øget omkostningerne, der var forbundet med disse indplaceringer, i forhold til omkostningerne i forbindelse med en almindelig socialplan. Man havde i den oprindelige plan regnet med at bevare [...] fastansatte jernbanetjenestemænd. Det viste sig dog, at kun [...] jernbanetjenestemænd blev hos Sernam, hvilket gav en besparelse på de forventede meromkostninger på omkring [...] mio. EUR. Da ansøgningerne om at vende tilbage til SNCF kom hurtigere (over [...] alene i november 2000 og næsten [...] i løbet af fire måneder i 2001) og var mere talrige end forventet, måtte Sernam i 2001 hastansætte ikke-uddannet personale på kontrakt i et større antal end forventet. Endelig er det overskydende personale gradvist blevet nedbragt, hvilket har medført yderligere omkostninger til afskedigelse i forhold til beregningerne i den oprindelige plan.

d) Ansvarlig lånekapital ([...] mio. EUR): Den ansvarlige lånekapital, som SNCF reelt betalte, blev i overensstemmelse med aftalen med Geodis af 21. december 2001 nedbragt med et beløb svarende til de investeringer, der allerede var foretaget og henført til regnskabsårene 2000 og 2001. Lånebeløbet, der blev udbetalt, blev på dette grundlag reduceret med [...] mio. EUR.

4.4. De forventede 67 mio. EUR fra Geodis (i medfør af beslutning af 23. maj 2001)

(71) De samlede omkostninger på 515 mio. EUR til omstrukturering, der blev fastsat i Sernam 1-beslutningen, skulle i henhold til de franske myndigheder finansieres af SNCF med 448 mio. EUR og af Geodis med 67 mio. EUR. Det høje beløb på 61 mio. EUR til dækning af behovet for driftskapital (herefter »BDK«) skyldes de alvorlige forstyrrelser i arbejdsgangen i slutningen af 2000 som følge af de mange jernbanetjenestemænd, der vendte tilbage til SNCF (over 1600 personer i regnskabsåret 2000). Frankrig oplyser, at dette beløb svarer til en driftskredit, som Geodis gav Sernam (finansiering af BDK). Disse forstyrrelser har således medført forsinkelser og uregelmæssigheder i godstransporten, hvilket har givet anledning til talrige tvister og en betydelig forlængelse af kundekrediten. Den gennemsnitlige frist for inddrivelse af tilgodehavender hos kunderne var ultimo 2000 på over fire måneder. De franske myndigheder oplyser, at det forventede BDK i løbet af første halvår 2002 var faldet til [...] mio. EUR på grundlag af en evaluering med en gennemsnitlig kredit på omkring 30 dages omsætning og en finansiering ved almindelig kassekredit. Dette BDK udgjorde pr. 31. december 2002 kun [...] mio. EUR, der blev finansieret ved almindelig kassekredit. Ifølge de franske myndigheder kan man på grundlag af de foranstaltninger, som Sernam har truffet for at nedbringe behovet for driftskapital, konkludere, at de 67 mio. EUR, der oprindeligt var beregnet, og som skulle finansieres af Geodis, ikke længere er nødvendige.

4.5. Sernams prispolitik

- (72) De franske myndigheder oplyser, at Sernam siden 1995 har ført en ny politik med stigende takster med henblik på at genoprette rentabiliteten af sine aktiviteter og således opnå en større indtjening ved både ekspres kurertransport og almindelig kurertransport. Som det fremgår nedenfor afspejler denne politik sig i en række konkrete resultater:
- (73) Ekspres kurertransport: For at kunne evaluere sin placering på markedet har Sernam valgt prisen pr. kilo som indikator. Sernams gennemsnitsvægt pr. forsendelse er således højere end markedets ([...] kg mod 29 kg ultimo juni 2003). Forsendelsernes pris pr. kilo er omvendt proportional med vægten (jo tungere, jo lavere kilopris). For at kunne foretage en prissammenligning har Sernam sammenlignet kiloprisen på forsendelser med en vægt mellem 25 kg og 35 kg, det vil sige gennemsnitsvægten på ekspresforsendelser.

2. kvartal 2003 ekspres kurertransport	Sernam (i alt)	Sernam i vægtklassen 25-35 kg	Markedet (samme vægt)
Pris/kilo i EUR	[...]	[...]	1,07
Forsendelsesvægt i kg	[...]	[...]	29,00

- (74) Hvad angår Sernams forsendelser inden for markedets gennemsnitsvægt er Sernams pris således på [...] EUR/kg i forhold til en gennemsnitlig markedspris på 1,07 EUR/kg. Sernams pris inden for denne gennemsnitsvægt er således højere end markedsprisen.
- (75) De franske myndigheder oplyser desuden, at Sernams prisstigning i første kvartal 2003 var på [...] procentpoint i forhold til første kvartal 2001, samtidig med at der blev noteret en markedsfremgang på 13 procentpoint. I den samme periode er vægten på Sernams forsendelser steget markant (stigning på [...] procentpoint) i forhold til markedet (fald på 7 procentpoint). I betragtning af at kiloprisen falder, når vægten stiger, og i betragtning af at gennemsnitsvægten på Sernams forsendelser er steget markant, mens gennemsnitsvægten på markedet er faldet, kunne man forvente, at værdien af Sernams pris/kg-indikator ville falde betydeligt. Imid-

lertid er værdien af Sernams pris/kg-indikator steget, og denne stigning er endog større end på markedet generelt. Stigningen i Sernams kilopris er således betydeligt større end på markedet. Denne konstatering bekræftes af tallene for andet kvartal 2003, når der ikke tages højde for Sernams natleveringer.

- (76) Almindelig kurertransport: De franske myndigheder oplyser, at man har foretaget samme analyse for forsendelser med en vægt mellem 95 og 105 kg (gennemsnitsvægt for forsendelser på markedet for almindelig kurertransport).

(77)

2. kvartal 2003 almindelig kurertransport	Sernam	Sernam i vægtklassen 95-105 kg	Markedet
Pris/kg i EUR	[...]	[...]	0,33
Forsendelsesvægt i kg	[...]	[...]	98,00

- (78) Sernams pris for de af forsendelserne, der ligger inden for markedets gennemsnitlige vægtklasse, er [...] EUR/kg og således højere end markedets.
- (79) De franske myndigheder oplyser desuden, at prisudviklingen i forhold til markedet er på over [...] procentpoint for Sernam i perioden fra første kvartal 2001 til første kvartal 2003 (og identisk for perioden fra første kvartal 2001 til andet kvartal 2003). I den samme periode er vægten på Sernams forsendelser steget svagt (stigning på [...] procentpoint) i forhold til markedet (fald på 3 procentpoint). Da kiloprisen er omvendt proportional med vægten, er Sernams kilopris steget mere end kiloprisen på markedet. Denne konstatering bekræftes af tallene for andet kvartal 2003.

4.6. Udviklingen i Sernams resultat

- (80) De franske myndigheder oplyser først og fremmest, at Sernam ikke er retlig forpligtet til at udarbejde konsoliderede regnskaber, og at man derfor ikke kan kritisere Sernam for ikke offentligt at have informeret om sådanne regnskaber. De franske myndigheder har imidlertid givet Kommissionen meddelelse om Sernams konsoliderede årsregnskaber for 2002.

- (81) De franske myndigheder oplyser følgende vedrørende resultaterne i perioden fra 2000 og frem til overslaget for 2006:

	2000	2001	2002	03 an-slået	03 fak-tisk	2004	2005	2006
Omsætning	552	573	449	430	414	431	452	449
Bruttoresultat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Afskrivninger	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Hensættelser	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Omstrukturingsomkostninger	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Afståelse af ansvarlig lånekapi-tal	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Økonomisk resultat	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Resultat før skat	-104,0	-102,0	-78,3	-87,1	-85,0	-40,9	0,1	3,4

- (82) Sernam burde ifølge disse oplysninger og på grundlag af de planlagte og delvis gennemførte omstrukturingsforanstaltninger kunne forvente et nulresultat for 2005 og et overskud i 2006.

4.7. Sernams markedsandele

- (83) Ifølge de franske myndigheder fremgår det først og fremmest af figuren med klassificeringen af operatører efter aktivitet, der er udarbejdet af revisorerne på grundlag af tallene i tidsskriftet Logistique Magazine, at Sernam er rykket fra en tredje- til tiendeplads inden for almindelig kurertransport i Frankrig i perioden 1998-2002 og fra en femte- til en sjetteplads inden for ekspres kurertransport i samme periode. Dette skema er leveret af de franske myndigheder:

	1988				2001				2002	
	Sernam		Logistique Maga-zine		Sernam		Logistique Maga-zine		Logistique Maga-zine	
	Mar-kedsandel i %	Position	Mar-kedsandel i %	Position	Mar-kedsandel i %	Position	Mar-kedsandel i %	Position	Mar-kedsandel i %	Position
Almindelig kurertransport i Frankrig	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Ekspres kurertransport i Frankrig	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Almindelig kurertransport internationalt	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1988				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Markedsandel i %	Position	Markedsandel i %	Position	Markedsandel i %	Position	Markedsandel i %	Position	Markedsandel i %	Position
Ekspres kurertransport internationalt	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. Fald i omsætningen

- (84) Det fremgår af en skrivelse fra de franske myndigheder af 14. april 2004, at Sernams omsætning har udviklet sig således:

Omsætning-1								
Sernams omsætning	2000	2001	2002	2003 (anslået)	2003 (faktisk)	2004	2005	2006
Sernams omsætning i mio. EUR	552	573	449	430	414	431	452	449
Sernams omsætning (basis 100 i 2000)	100	104	81	78	75	n.a.	n.a.	n.a.
Årligt fald i omsætningen i mio. EUR		4	- 22	- 4	- 6	n.a.	n.a.	n.a.
Procentvis ændring i omsætningen i forhold til 2000 (*)		4	- 19	- 22	- 25	-22	-18	-19

Omsætning-2					
Bruttotalekspres/almindelig kurertransport (uden korrektion for markedsudviklingen)	2000	2001	2002	2003 (anslået)	Udvikling i perioden 2000-2003 i %
Sernams omsætning (ekspres kurertransport) i mio. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sernams omsætning (almindelig kurertransport) i mio. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Forhold mellem Sernams ekspres og almindelige kurertransport	[...]	[...]	[...]	[...]	
Omsætning ekspres+almindelig kurertransport (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Andel af ekspres kurertransport i % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Andel af almindelig kurertransport i % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	

Omsætning-3	2000	2001	2002	2003	Udvikling i perioden 2000-2003 i %
Procentsatser Ekspres/almindelig kurertransport (basis 100 i 2000)(med korrektion for markedsudviklingen)					
Sernams ekspres kurertransport (korrigeret for markedsudviklingen)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sernams almindelige kurertransport (korrigeret for markedsudviklingen)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Forhold mellem ekspres og almindelig kurertransport (korrigeret for markedsudviklingen)	[...]	[...]	[...]	[...]	

(*) Oplysning, der ikke kommer direkte fra de franske myndigheder, men er tilføjet af Kommissionen.

- (85) Ifølge de franske myndigheder skyldes udviklingen i Sernams omsætning inden for almindelig og ekspres kurertransport i perioden 2000-2003 dels Sernams reducerede tilstedeværelse på disse to markeder, dels at Sernam i et vist omfang har omlagt sine aktiviteter i retning af mere ekspres kurertransport.
- (86) Sernams omsætning er faldet med 18 % i perioden 2000-2005. Den del af omsætningen, der hidrører fra almindelig kurertransport, er således faldet med [...] %, og den del, der hidrører fra ekspres kurertransport er faldet med [...] % i perioden 2000-2003. Hvis man tager højde for de justeringer, som de franske myndigheder har foretaget for at tage hensyn til markedets udvikling, er faldet i Sernams omsætning vedrørende almindelig kurertransport i samme periode endnu større ([...] %), mens omsætningen vedrørende ekspres kurertransport kun er faldet svagt ([...] % i stedet for [...] %).
- (87) Ifølge de franske myndigheder er der desuden sket en vis omlægning af aktiviteterne, idet forholdet mellem ekspres og almindelig kurertransport var [...] i 2000 og [...] i 2003. Sernams andel af almindelig kurertransport er således faldet til fordel for ekspres kurertransport. Hvis man imidlertid ser på det på en anden måde og tager højde for den samlede omsætning for almindelig og ekspres kurertransport, udgør den almindelige del størstedelen af aktiviteterne med [...] % i 2000 og [...] % i 2003 mod henholdsvis [...] % og [...] % for ekspresdelen.

4.9. Reduceret arbejdsstyrke

- (88) Sernams arbejdsstyrke er nedbragt således:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Beslutning af 23. maj 2001	5 050			3 900		2 600	
Sernams arbejdsstyrke pr. 31. december			4 257	3 800	3 259	2 995	[...]

- (89) Der skulle ifølge beslutningen af 23. maj 2001 ske en reduktion i antallet af ansatte til 2600 i 2004. Antallet af ansatte vil dog fortsat være 2995 i 2004 men [...] i 2005, det vil sige et tal under målet for 2004.
- (90) Den planlagte nedbringelse af antallet af ansatte skal gøre det muligt at opnå betydelige besparelser og give Sernam den nødvendige fleksibilitet og tilpasningsevne til at gennemføre en række innovative målsætninger.

4.10. Lukning og omstrukturering af driftsanlæg

- (91) Lukning af driftsanlæg: De franske myndigheder oplyser, at Sernam med hensyn til lukningen af distributionscentraler går endnu længere end de mål, der er fastsat i beslutningen af 23. maj 2001:

	1999	2001 (31.12)	2002 (30.6)	Målsætning ultimo 2002	Målsætning ultimo 2003		
Målsætning i beslutning af 23. maj 2001	107	87	80	74	72	32,71%	
(pr. 31. december hvert år)		2001 (31.12)	2002 (31.12)		2003 (31.12)	2004 (31.12)	2005 (31.12)
Antal Sernam-driftsanlæg		87	74		62	61	61
Udvikling i perioden 1999-2005 i %							-43

Ifølge de franske myndigheder er tallene i kursiv et overslag.

- (92) Omstrukturering af driftsanlæg: Sernams tidligere struktur var ikke gearret til at skabe overskud, fordi den var overdimensioneret (i antal driftsanlæg), dårligt placeret (bl.a. meget dyre driftsanlæg midt i byerne (Paris)) og med dårligt indrettede distributionscentraler⁽¹⁾. Lukningen af omkring halvdelen af Sernams driftsanlæg og den delvise udflytning af omkarteringsaktiviteterne fra bymidten til forstæderne og til driftsanlæg, der er bedre tilpasset planen for landevejstransport, har gjort det muligt at halvere Sernams huslejudgifter og udgør et af nøgleelementerne i rationaliseringen og effektiviseringen af samlegods- og kureraktiviteterne med henblik på at genoprette Sernams rentabilitet.

4.11. Udflytning og modernisering af de resterende driftsanlæg

- (93) På 25 af de driftsanlæg, som Sernam har bevaret, er de fysiske rammer ikke forenelige med de nuværende produktivitsnormer inden for branchen. Disse driftsanlæg, der for det meste er placeret i store byer, er dog uundværlige for både eksistensen og integriteten af Sernams netværk. For at genoprette driftsanlæggenes rentabilitet har Sernam gjort det til sin politik at modernisere, når den geografiske placering er tilfredsstillende (dette vedrører 3 driftsanlæg), eller i modsat fald at udflytte (dette vedrører 22 driftsanlæg). Disse udflytninger finder sted enten til eksisterende anlæg, der er blevet ombygget af Sernam, eller til nye anlæg.

⁽¹⁾ De franske myndigheder oplyser, at de lokaler, der blev benyttet, var delvis utidssvarende. De var ofte placeret midt i byerne og ikke som hos de fleste konkurrenter i logistikområderne i udkanten af byerne, der er hurtigere tilgængelige fra de vigtigste vejforbindelser og bedre placeret i forhold til de industriområder, hvor de fleste af Sernams kunder har til huse. Denne placering afspejler sig i øvrigt i Sernams alt for store huslejudgifter. De blandede jernbane/vej-anlæg (terminaler til tog på den ene side og til lastbiler til den anden) anvendes siden maj 2001 udelukkende til landevejstransport. Ved landevejstransport anvendes kun den ene side af disse terminaler. En sådan anvendelse gør dem urentable (store terminalareal end en klassisk dobbeltsidet terminal, hvilket medfører, at pakkerne skal transporteres over en længere afstand i terminalen og således kræver mere personale og medfører en større risiko for beskadigelse af pakkerne). Desuden er de fysiske rammer ikke egnet til det nuværende materiel: pladsen omkring terminalen er for snæver, hvilket gør det vanskeligt at manøvrere (mere tidskrævende end normalt dimensionerede anlæg), for ikke at sige umuligt i visse områder, hvilket forhindrer en optimal pålæsning af lastbilerne ved terminalen. Et stort antal centraler var som følge af Sernams interne omlægning og de dårlige konjunkturer er blevet overdimensionerede.

- (94) Denne moderniserings- og udflytningspolitik vil gøre det muligt at forbedre netværkets driftsresultat med [...] mio. EUR (om året, undtagen Paris (Ile de France), der er berørt af to udflytninger og to moderniseringer). Disse moderne, sikre og optimerede anlæg giver således Sernam mulighed for at i) reducere terminalernes omfang med 50 %, ii) reducere terminalernes administrative personale med [...] %, iii) reducere antallet af tvister som følge af beskadigede pakker, iv) reducere antallet af stjålne pakker og v) optimere lastbilernes adgangsforhold og reducere deres ventetid. Udflytningen til nye anlæg medfører en gennemsnitlig besparelse på 15 % i forhold til den aktuelle husleje.

4.12. Nye it-systemer

- (95) Sernam har med hjælp fra Geodis skiftet sit it-system ud med to nye systemer »Aanael« og »Alizée 2000«, der skal optimere Sernams aktiviteter fremover.

4.13. Overgang fra »almindelig« til »ekspres« kurertransport

- (96) De franske myndigheder oplyser, at Sernam i januar 2003 fusionerede sine transportplaner for almindelig kurertransport og ekspres kurertransport til en samlet transportplan ⁽¹⁾ for eksprestransport ⁽²⁾, der bygger på konceptet »Train Bloc Express« (TBE). Takket være denne transportplan er Sernam nu gearet til kun at levere eksprestjenester og til at levere alle produkter med den kvalitet, der kendetegner eksprestjenester (»Cliq-certificering« ⁽³⁾), der garanterer sikkerhed, pålidelighed, overholdelse af frister og sporbarhed), selv om de egentlige ekspresaktiviteter kun udgør omkring en tredjedel af alle aktiviteterne ⁽⁴⁾. Denne kvalitetsgaranti over for kunden har bl.a. gjort det muligt at opnå en betydelig reduktion af sagsomkostningerne i forbindelse med tvister og nedbringe behovet for driftskapitel betydeligt ⁽⁴⁾.

- (97) Hvis man fordeler Sernams omsætning på de forskellige typer kunder, viser det sig, at [...] % af Sernams samlede omsætning (svarende til [...] % af kunderne) opnås med kunder til eksprestjenesten med blandede produkter, hvor Sernam ikke er i konkurrence med de virksomheder, der kun tilbyder almindelig, men ikke ekspres kurertransport. Af de [...] % af omsætningen, der hidrører fra disse kunder, opnås:

— [...] % ved ekspres kurertransport

— [...] % ved almindelig kurertransport og

— [...] % ved spedition.

- (98) De resterende [...] % af Sernams omsætning genereres af kunder, der ikke benytter eksprestransport.

⁽¹⁾ Oplysning fra de franske myndigheder på et møde den 22.3.2004.

⁽²⁾ Det drejer sig om i) »Urgence Xpress«: levering samme dag i løbet af nogle timer (transport i bagagerummene på højhastighedsstoget TGV), ii) »Livraison de nuit«: (levering på mellem 4 og 8 timer i særlige bagagerum), iii) »H Xpress«: levering næste morgen inden kl. 12.00, iv) »Avantage Xpress«: levering næste dag inden kl. 18.00, v) »Tempo Xpress«: levering i løbet af 48/72 timer i Europa, vi) »Lot Xpress«: transport af partier på 1-25 ton i Frankrig og Europa og vii) »Disram«: industriel distribution på paller.

⁽³⁾ Certifikatet »Cliq« garanterer en pålidelig transport i alle faser, anvendelse af hele netværket, sikkerhed i form af klare procedurer samt tidstro sporbarhed i tilfælde af uregelmæssigheder.

⁽⁴⁾ Behovet for driftskapital, der skyldtes, at fristen for inddrivelse af kundetilgodehavender var på over 4 måneder ultimo 2000, udgjorde en betydelig del af ovennævnte finansieringsbehov på 67 mio. EUR. Det har været muligt at reducere dette behov til 7,8 mio. [...] EUR pr. 31. december 2002, og det forventes, at det kommer til at ligge på det gennemsnitlige niveau for branchen ved omstrukturingsplanens afslutning.

4.14. Fra landevej til jernbane (Train Bloc Express)

- (99) Konceptet Train Bloc Express (TBE): »Train bloc express« (TBE) ⁽¹⁾ er et højhastighedstog, der kører i pendulfart efter en fast køreplan og med et fast antal vogne, der er forbeholdt almindelig kurertransport og især ekspres kurertransport, og som indgår i en servicepakke, der tilbyder kvalitet, pålidelighed, sikkerhed, hurtighed (160 km/h på almindelige linjer og 200 km/h på højhastighedslinjer) og giver mulighed for sen afhentning (og således bedre gruppering).
- (100) Ifølge de franske myndigheder er »dette produkt kendetegnet ved, at det drejer sig om jernbanetransport (TBE-togene er underlagt samme strenge styring som TGV-togene, også selv om de ikke nødvendigvis kører på TGV-linjerne). TBE-konceptet er en del af Sernams politik for en bæredygtig udvikling (denne transportform supplerer lastbiltransporten ad landevej i et markedssegmentet (ekspres), hvor lastbiler på 12 ton i dag kører med en hastighed på højst 110 km/h, og hvor det forventes, at hastighedsgrænserne i den nærmeste fremtid vil blive justeret ned inden for rammerne af fællesskabslovgivningen ⁽²⁾). Det er i øvrigt i fuld overensstemmelse med målsætningerne i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 og planerne for interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet. Det er denne TBE-teknik, som Sernam har valgt for den løbende overgang fra almindelig kurertransport til ekspres kurertransport«.
- (101) Ifølge de franske myndigheder kan en TBE-vogn transportere omkring 100 m³ gods. De 1 500 m³, der i 2002 blev transporteret med TBE, svarede til omkring 30 lastbiler om dagen. I 2006 regner Sernam med dagligt at transportere en godsmængde svarende til 120 lastbiler om dagen, dvs. 6 000 m³, med TBE, hvilket vil bidrage til at frigøre vejene og beskytte miljøet.
- (102) TBE's konkurrenceevne: De to TBE-pendultog, der hver nat forbinder henholdsvis Paris og Orange på den ene side af Paris, Bordeaux og Toulouse på den anden side, kører mellem 160 km/h og 200 km/h på de højhastighedslinjer, der er etableret mellem disse byer, hvilket øger konkurrenceevnen betydeligt for kurer tjenester af eksprestypen.
- (103) Ifølge de franske myndigheder er eksprestjenesten i dag ved at udvikle sig på de lange strækninger ved hjælp af hurtigt rullende materiel, der er specielt udformet til dette formål. TBE udgør i denne henseende et af de alternativer, der gør det muligt for Sernam at frigøre sig for transporten ad landevej. Den Sernam-transport, der foregår direkte med TBE, repræsenterer allerede i dag en omsætning på [...] mio. EUR (af en omsætning for samlegodstransport på [...] mio. EUR). Sernams transportplan er teknisk set baseret på TBE-konceptet, og den er således tæt forbundet med denne teknik ⁽²⁾.
- (104) Ifølge de franske myndigheder anvender »de virksomheder, der tilbyder eksprestransport, små lastbiler (12 ton) til at transportere deres ekspresgods. På de lange afstande nord-syd har Sernam valgt at gøre brug af jernbanen, der har højere befordringsomkostninger (dvs. uden konkurrenceforvriddning). Denne merudgift til befordring kompenseres dog af en mere optimeret transport (sen afhentning og dermed bedre gruppering), hvortil kommer en række fordele (hurtighed, pålidelighed, sikkerhed, miljøvenlighed ⁽²⁾)«.
- (105) TBE-kapaciteten er fuldt udnyttet: Ifølge de franske myndigheder er de forskellige TBE-enheder kapacitet i Frankrig nu fuldt udnyttet, og Sernam undersøger derfor mulighederne for at tage andre TBE-enheder i drift. For at opfylde ovennævnte stigende behov for jernbaneforbindelser agter Sernam således allerede i 2005 at udflytte 4 blandede centraler til anlæg, der er godt placeret i forhold til jernbanenettet, og som har en dobbelt så stor modtagelseskapacitet for TBE-enheder som på nuværende tidspunkt ⁽³⁾. Sernam har i øvrigt indledt forhandlinger, således at SNCF pr. 1. januar 2005 vil være i stand til at levere den nødvendige supplerende kapacitet.

⁽¹⁾ Disse TBE-tog består af klassisk rullende materiel, der har gennemgået en række tekniske forbedringer, som gør det muligt at køre 200 km/h på højhastighedslinjer: i) klassiske lokomotiver med større trækraft, ii) klassiske vogne udstyret med specielle aksler, iii) begrænset togstamme (maksimum 9-12 vogne afhængigt af linjerne) med en elektronisk og automatisk fordeling af bremskraften mellem de forskellige vogne afhængigt af deres placering i togstammen for at undgå skader på koblingsenhederne. Togstammerne, der består af uadskillelige vognblokke, er desuden lige så pålidelige som højhastighedstoget TGV. Sernam har således på grundlag af sine erfaringer inden for jernbanedrift været i stand til at udvikle et nyt koncept, nemlig TBE.

⁽²⁾ Kommissionens fremhævelse.

⁽³⁾ Det drejer sig om i) to supplerende pendultog tur-retur mellem Paris og Orange, ii) et pendultog tur-retur mellem Paris og Bordeaux samt iii) et pendultog tur-retur mellem Paris og Toulouse.

- (110) Dette skema viser en konstant udvikling med en omsætning, der næsten fordobles, og med et driftsresultat, der forventes at blive tre gange så stort over syv år.
- (111) Partnere til den nationale og internationale TBE-transport: Dette system synes også på mellemlang sigt at være interessant for andre virksomheder, der tilbyder kurertransport.
- (112) Ifølge de franske myndigheder »forsøger Sernam i øjeblikket af finde andre partnere for så hurtigt som muligt at etablere det tekniske samarbejde, der er nødvendigt for virksomhedens sanering. Disse tekniske samarbejdsaftaler giver således Sernam mulighed for at anvende en partners driftsanlæg, at dele de konkrete variable omkostninger og kun have behov for sit eget salgspersonale på stedet. Partnerskabet har til formål på mellemlang sigt at sikre virksomhedens levedygtighed (særlig TBE-aktiviteterne) og på kort sigt at fremskynde gennemførelsen af målsætningerne i forretningsplanen (f. eks. tekniske samarbejdsaftaler)«.
- (113) »Et partnerskab er således nødvendigt for at optimere TBE-aktiviteterne, der på lang sigt og som følge af kravene til ekspres-tjenesten med hensyn til pålidelighed, sikkerhed, hurtighed og miljø er en fremtidsaktivitet, som Sernam bør satse på. Det er desuden klart, at en jernbaneløsning er så meget mere konkurrencedygtig inden for ekspres-transport, som afstandene øges (fordelen med hensyn til hastighed bliver så meget mere mærkbar)«.
- (114) »TBE er på disse betingelser en teknik, der vil udvikle sig yderligere på de internationale og grænseoverskridende forbindelser. Samarbejdet med en partner af internationalt format er således en forudsætning for at udnytte TBE-teknikkens fulde potentiale. Markedet for ekspres-transport er i øjeblikket domineret af operatører, der kan tilbyde internationale løsninger. Sernams fortsatte strategi på dette område forudsætter således et sådant partnerskab«.
- (115) »De franske myndigheder bekræfter således, at de fastholder deres strategi med i Sernams interesse at søge en partner til virksomheden«.
- (116) Geodis, hvis transportplaner med hensyn til almindelig kurertransport og ekspres kurertransport udelukkende er baseret på landevejstransport, agter fra 2005 gennem Sernam at anvende TBE-teknikken over lange afstande. Andre virksomheder, der tilbyder ekspres-transport, f.eks. TAT Express, har ligeledes tilkendegivet over for Sernam, at de er interesseret i at anvende denne teknik.
- (117) Undgå at Sernam får monopol: Det skal bemærkes, at Sernam i Frankrig er en pioner inden for udviklingen af

kurertransport med jernbane ved hjælp af TBE-konceptet, eftersom virksomheden – ifølge de franske myndigheder – er den eneste, der udvikler et nyt koncept med jernbanegruppering. Ifølge de franske myndigheder⁽¹⁾ »har Sernam ikke monopol på TBE, eftersom enhver operatør kan anmode om en lignende tjeneste hos Fret SNCF. Ingen af Sernams konkurrenter har dog indtil videre fremsat nogen udtrykkelig anmodning i denne henseende over for Fret SNCF. Fret SNCF bekræfter i øvrigt at ville levere en tilsvarende tjeneste på samme vilkår til enhver operatør, der måtte anmode herom. Sernam har på sin side imødekommet en række anmodninger om teknisk samarbejde vedrørende TBE fra en operatør, der ønskede at afprøve teknikens relevans og effektivitet.«

4.15. Iværksættelse af udbud vedrørende kontrakterne om transport af aviser og blade, bagage og udstyr for SNCF

- (118) Som anført i deres rapport af 17. juni 2002 har de franske myndigheder og SNCF opfyldt alle deres forpligtelser. De har understreget, at de har givet disse kontrakter i udbud, således som de havde forpligtet sig til i skrivelse af 4. december 2000 og 10. april 2001. Som svar på punkt 77 i beslutningen om at indlede proceduren har de franske myndigheder oplyst nedenstående datoer for iværksættelse af udbud vedrørende disse kontrakter i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* samt de pågældende beløb.
- (119) De ydelser, som Sernam skulle præstere, vedrørte:
- transport af personale dokumenter mellem distributionscentraler
 - transport af forretningsdokumenter (direktionen for fjerntrafik)
 - transport af rejsehjemmel (direktionen for fjerntrafik)
 - transport af udstyr (direktionerne for henholdsvis materiel, infrastruktur og indkøb)
 - transport af aviser og blade
 - transport af bagage.
- (120) De første fire ydelser: Kommissionen har fået meddelelse om forlængelsen af de tilsvarende kontrakter. Denne forlængelse har fundet sted i overensstemmelse med de forpligtelser, man havde indgået over for Kommissionen med hensyn til at give disse kontrakter i udbud (indkaldelse af tilbud).

⁽¹⁾ Skrivelse fra de franske myndigheder af 14. april 2004, registreret den 15. april 2004 under referencenr. A/18141.

- (121) For at opfylde denne forpligtelse har SNCF ved skrivelse af 20. juni 2001 anmodet Sernam om pr. 31. januar 2002 at ophæve følgende kontrakter:
- transportkontrakt mellem Sernam og SNCF (direktionen for materiel)
 - transportkontrakt mellem Sernam og SNCF (direktionen for infrastruktur)
 - transportkontrakt mellem Sernam og SNCF (direktionen for indkøb)
 - kontrakt mellem Sernam og SNCF om transport af forretningsdokumenter (direktionen for fjerntrafik)
 - kontrakt mellem Sernam og SNCF om transport af rejsehjemmel
 - kontrakt mellem Sernam og SNCF om transport af personale dokumenter
 - kontrakt mellem Sernam og SNCF om spredt transport.
- (122) Kontrakten mellem Sernam og SNCF om transport af rejsehjemmel var ikke omfattet af denne skrivelse, eftersom kontrakten blev underskrevet på et sent tidspunkt, hvorfor SNCF havde givet frist til den 31. januar 2002 som foreskrevet af Kommissionen.
- (123) Udbudsbekendtgørelserne om ovennævnte kontrakter blev offentliggjort den 20. juli 2001 i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* med ansøgningsfrist den 31. august 2001.
- (124) Udvikling siden juli 2001: Efter offentliggørelsen af bekendtgørelserne gav to ansøgere deres interesse til kende: Sernam og TCS. Ansøgningen fra TCS blev ikke accepteret af SNCF's direktion for indkøb, fordi denne virksomhed kun i et meget begrænset omfang kunne opfylde SNCF's behov, bl.a. kunne den ikke håndtere tunge eller meget voluminøse forsendelser. Da der ikke forelå andre acceptable bud, anmodede SNCF ved skrivelse af 10. oktober 2001 Sernam om at betragte sin tidligere skrivelse af 20. juni 2001 som ugyldig og at forlænge samtlige kontrakter indtil den 31. oktober 2002.
- (125) Sernam gav ved skrivelse af 19. oktober 2001 sin accept til en forlængelse af kontrakterne indtil den 31. oktober 2002. Direktionen for indkøb forlængede ved skrivelse af 31. januar 2002 kontrakterne indtil den 31. oktober 2002.
- (126) Udvikling i 2002: Der blev primo 2002 iværksat en indkaldelse af ansøgninger om at deltage med henblik på at iværksætte et udbud, således at nedenstående kontrakter kunne tildeles inden den 31. oktober 2002:
- transportkontrakt mellem Sernam og SNCF (direktionen for materiel)
 - transportkontrakt mellem Sernam og SNCF (direktionen for infrastruktur)
 - transportkontrakt mellem Sernam og SNCF (direktionen for indkøb)
 - kontrakt mellem Sernam og SNCF om transport af forretningsdokumenter (direktionen for fjerntrafik)
 - kontrakt mellem Sernam og SNCF om transport af rejsehjemmel
 - kontrakt mellem Sernam og SNCF om transport af personale dokumenter
 - kontrakt mellem Sernam og SNCF om spredt transport.
- (127) Denne indkaldelse af ansøgninger indeholdt bl.a. en beskrivelse af trafikmønstrene for det gods, der skulle transporteres, kriterierne for udvælgelse af ansøgere, de foreløbige beløb for kontrakterne, der var justeret på grundlag af tal for de første ni måneder af 2001, samt reglerne for tildeling.
- (128) Den samlede kontrakt er blevet inddelt i fire segmenter, der hver skal være genstand for særskilte udbud, for at tage højde for trafikens særlige karakteristika, synergien mellem visse kontrakter og de fordele, som det er for kontrakter om små og spredte mængder gods at blive lagt sammen med transporten af større volumener af industriel karakter med henblik på at kunne afgive et konkurrencedygtigt tilbud.
- (129) Hver kontrakt omfattede ydelser i form af almindelig kurertransport, ekspres kurertransport og spedition, og hver ansøger skulle være i stand til for hver kontrakt at præstere samtlige ydelser.
- (130) I forbindelse med denne procedure blev en ny vejledende periodisk bekendtgørelse, der var fælles for samtlige kontrakter, og en bekendtgørelse om interessetilkendelse offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* af 18. februar 2002 for hver af følgende kontrakter:
- transport af personale dokumenter mellem distributionscentraler
 - transport af forretningsdokumenter (direktionen for fjerntrafik)
 - transport af rejsehjemmel (direktionen for fjerntrafik)
 - transport af udstyr (direktionerne for indkøb, materiel og infrastrukturer samt spredt transport).

- (131) Sidste svarfrist var fastsat til den 27. marts 2002. Der var indtil denne dato indgivet tre ansøgninger:
- Sernam: samtlige delkontrakter
 - TCS: samtlige delkontrakter
 - Chronopost: kun delkontrakt nr. 1.
- (132) TCS var interesseret i samtlige delkontrakter, men virksomheden kunne på grund af sin omsætning, der var under 100 mio. EUR, ikke afgive tilbud på delkontrakt nr. 4. Som specialist inden for transport af »små pakker« kunne den heller ikke opfylde behovet for transport af tungt gods og spedition inden for rammerne af delkontrakt nr. 2 og 3. TCS kunne således kun komme i betragtning for delkontrakt nr. 1 om personale dokumenter.
- (133) Chronopost ønskede kun at komme i betragtning for delkontrakt nr. 1 om personale dokumenter.
- (134) Sernam var den eneste virksomhed, der ansøgte om alle delkontrakter, og som opfyldte samtlige betingelser for at deltage i alle fire indkaldelser af tilbud.
- (135) Indkaldelsen af tilbud førte til, at delkontrakt nr. 1 den 31. juli 2002 blev tildelt virksomheden TCS, der ikke er en del af SNCF, med virkning fra den 4. november 2002. Kontraktværdien blev vurderet til 4,5 mio. EUR over tre år.
- (136) Kontrakten om transport af forretningsdokumenter for direktionen for fjerntrafik blev underskrevet med Sernam den 26. december 2002 med virkning fra den 1. januar 2003 og for en kontraktværdi på 2,12 mio. EUR og en kontraktperiode på to år, der kan forlænges med et år, dvs. maksimum tre år.
- (137) Kontrakten om transport af rejsehjemmel for direktionen for fjerntransport blev underskrevet med Sernam den 26. december 2002 med virkning fra den 1. januar 2003 og for en kontraktværdi på 1,57 mio. EUR og en kontraktperiode på to år, der kan forlænges med et år, dvs. maksimum tre år.
- (138) Kontrakterne om transport for direktionerne for materiel, infrastruktur og indkøb samt om spredt transport, der trådte i kraft den 1. februar 2003, blev underskrevet med Sernam den 27. februar 2003. Oprindeligt var kontraktperioden fastsat til højst fire år, men da der ikke var tilstrækkelig mange ansøgere, besluttede SNCF at begrænse kontraktperioden til to år med mulighed for forlængelse i et år, dvs. maksimum tre år, inden der iværksættes en ny indkaldelse af tilbud. Kontraktværdien blev evalueret til 36,1 mio. EUR på grundlag af de økonomiske forhold i juni 2002.
- (139) Hvad angår transport af aviser og blade blev der offentliggjort en bekendtgørelse om interessetilkendegivelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* af 8. juli 2002. To ansøgere indgav interessetilkendegivelser: virksomheden Beugniet, der er et datterselskab af Bourgey Montreuil, og Sernam. Da Beugniet ikke havde den nødvendige struktur til at kunne håndtere en kontrakt af denne størrelse, blev kun ansøgningen fra Sernam taget i betragtning.
- (140) Den transport af aviser og blade, som SNCF skal udføre, kræver således en betydelig organisation, der dækker næsten hele Frankrig. Denne organisation omfatter indsamling hos trykkerierne og transport til indsamlings- og distributionscentralerne samt levering til 350 depoter fra indsamlings- og distributionscentralerne og hurtig transport mellem disse indsamlings- og distributionscentraler.
- (141) SNCF havde ved at give kontrakten om transport af aviser og blade i udbud til hensigt at finde en tjenesteyder, der kunne stille sit eget indsamlings- og distributionsnetværk, der allerede var etableret til anden transport, til rådighed, og ikke en tjenesteyder, der ikke var i besiddelse af nogen passende infrastruktur, og som skulle oprette en ny struktur til transport af aviser og blade eller give den i underentreprise.
- (142) For at sikre sig, at ansøgerne havde en struktur, der gjorde dem i stand til at håndtere en kontrakt af denne størrelse, vurderede SNCF således, at deres omsætning skulle være langt over kontraktbeløbet.
- Kontraktværdien vedrørende transport af aviser og blade blev inden udbudsbekendtgørelsens offentliggørelse vurderet til omkring 29 mio. EUR om året. For at gennemføre kravet vedrørende ansøgernes infrastruktur blev den omsætning, der var nødvendig for at kunne indgive tilbud, i udbudsbekendtgørelsen fastsat til en størrelse på mindst tre gange det årlige kontraktbeløb, dvs. over 100 mio. EUR i runde tal.
- (143) Med en omsætning på 24 mio. EUR i 2001 havde virksomheden Beugniet tydeligvis ikke en tilstrækkelig størrelse.

- (144) Der blev således indgået en ny kontrakt med Sernam, der trådte i kraft den 1. februar 2003. Af samme årsager som for kontrakten om transport af udstyr blev kontraktperioden også i dette tilfælde begrænset til to år med mulighed for forlængelse i et år, dvs. maksimum tre år, inden der på ny foretages indkaldelse af tilbud.
- (145) Kontraktværdien, der blev beregnet på grundlag af tallene for 2002, beløber sig for en periode på maksimum tre år til 95,65 mio. EUR på de økonomiske betingelser, der var gældende i november 2002.
- (146) Der blev med hensyn til transport af ledsaget bagage for fjerntrafikkunder offentliggjort en bekendtgørelse om interessetilkendegivelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* den 22. maj 2002. Fire virksomheder tilkendegav deres interesse, men kun ansøgningen fra Sernam kunne tages i betragtning. De øvrige tre ansøgninger blev afvist (147-149):
- (147) virksomheden B2S blev ikke taget i betragtning, fordi den kun havde ansøgt om administrationen af den telefoniske kundeservice, selv om det i bekendtgørelsen om interessetilkendegivelse var bestemt, at denne kontrakt ikke kunne inddeles i delkontrakter
- (148) virksomheden TCS blev ikke taget i betragtning, fordi den ikke rådede over passende strukturer til at håndtere denne kontrakt
- (149) virksomheden Fixemer blev ikke taget i betragtning, fordi den ikke havde afleveret den ønskede dokumentation.
- (150) Da den eneste ansøgning, der kunne tages i betragtning, var Sernams, blev denne nye kontrakt indgået med virkning fra den 1. april 2003, og kontraktperioden blev ligeledes fastsat til to år med mulighed for forlængelse i et år, inden der på ny foretages indkaldelse af tilbud. Kontraktværdien, der blev beregnet på grundlag af transportvolumen i 2002, beløber sig til 40,3 mio. EUR på de økonomiske betingelser, der var gældende i oktober 2002, og over en periode på højst tre år. De franske myndigheder har desuden informeret Kommissionen om, at man i bekendtgørelsen om interessetilkendegivelse for den 4. delkontrakt havde fastsat en mindsteomsætning som udvælgelseskriterium, og at TCS ikke opfyldte dette kriterium. Dette kriterium blev valgt, fordi den 4. delkontrakt vedrørte transporten af tungt industrielt gods (hjulaksler til højhastighedstog, jernbanesveller osv.) og derfor krævede en virksomhed med en betydelig omsætning og betydelige midler. Der skal på grundlag af de oplysninger, der er modtaget, desuden sondres mellem 4. delkontrakt, 2. og 3. delkontrakt og 1. delkontrakt. Som beskrevet ovenfor vedrører 4. delkontrakt transport af store industrielle emner, 2. og 3. kontrakt vedrører tung pakke-transport og spedition, mens 1. delkontrakt vedrører transport af personale-dokumenter. Da TCS er specialiseret inden for transport af små pakker, kunne virksomheden kun komme i betragtning til 1. delkontrakt om personale-dokumenter. 1. delkontrakt blev deldelt virksomheden TCS, og Sernam var således den eneste resterende virksomhed, der havde ansøgt og kvalificeret sig til 2., 3. og 4. delkontrakt, hvorfor disse kontrakter blev indgået med denne virksomhed.
- (151) De franske myndigheder har ligeledes informeret Kommissionen om, at den kendsgerning, at Sernam havde ansøgt om alle delkontrakterne, ikke har været afgørende for kontraktens tildeling.
- (152) Konklusion: Kontraktværdien af de fem kontrakter med Sernam blev på grundlag af den forventede transportvolumen vurderet til 175,74 mio. EUR. Kommissionen gjorde i sin beslutning af 23. maj 2001 gældende, at kontrakterne på 11 måneder i 2000 repræsenterede et beløb på omkring 55,3 mio. EUR, hvilket svarer til 181 mio. EUR over tre år. Under hensyntagen til at kontrakten om personale-dokumenter ikke blev tildelt Sernam (4,5 mio. EUR over tre år), viser en sammenligning af de to beløb et beskedent fald i løbende priser til trods for den generelle prisudvikling.
- (153) Det fremgår således af oplysningerne og vedlagte dokumentation, at de franske myndigheder har opfyldt deres forpligtelse til at give kontrakterne om transport af udstyr, transport af aviser og blade og transport af bagage i udbud ved at iværksætte gennemskuelige og retsgyldige udbudsprocedurer. Selv om kun én af disse indkaldelser af tilbud har medført en ændring af tjenesteydere, kan man på grundlag af disse procedurer konkludere, at kontrakterne mellem Sernam og SNCF under ingen omstændigheder kan betragtes som en støtte i den i artikel 87 i traktaten anvendte betydning.

5. RESUMÉ AF NYE FORHOLD, DER ER INDTRUFFET SIDEN SERNAM 1-BESLUTNINGEN

- (154) De nye forhold, der er indtruffet siden Sernam 1-beslutningen, kan resumeres som følger:
- a) Geodis har ikke overtaget 60 % af Sernam som planlagt, men kun 15 %, ligesom Cogip, der også har erhvervet 15 % af Sernam.
- b) De 15 %, som Geodis og Cogip hver har erhvervet, er gået tilbage til SNCF som følge af Kommissionens beslutning om at indlede proceduren, hvilket har medført ophævelse af den anden aftale, som SNCF havde indgået med henholdsvis Geodis og Cogip.

- c) Kommanditselskabet Sernam (SCS) er blevet omdannet til aktieselskab (for at give Geodis mulighed for at deltage med 15 %, hvilket har medført, at Geodis ikke længere er fuldstændig ansvarlig for Sernam).
- d) Omstruktureringsperioden er blevet forlænget med et eller to år (fra 2004 til 2005/2006).
- e) Støttebeløbet forhøjes med 41 mio. EUR.
- f) Ifølge klagerne fører Sernam fortsat en aggressiv prispolitik på markedet, selv om de franske myndigheder oplyser det modsatte.
- g) De franske myndigheder oplyser, at de overholder Sernam 1-beslutningen med hensyn til antal lukninger af driftsanlæg, nedskæring i personalet og nedbringelse af omsætningen.
- h) De franske myndigheder oplyser, at de overholder deres forpligtelse med hensyn til iværksættelse af en udbudsprocedure for kontrakterne om transport mellem SNCF og Sernam.
- i) Sernam udvikler et nyt sortiment af ekspres-tjenester.
- j) Ekspres-tjenesterne er knyttet til den innovative udvikling af TBE, som anvendes inden for et nyt markedssegment, der fortsat kan udvikles, og hvor der således ikke er overkapacitet. Det modsatte gør sig gældende for Sernams samlegods- og kurertransport, hvor markedssegmenterne stagnerer eller endog er i tilbagegang. Transporten ad landevej, der normalt er det vigtigste middel til (samlet eller opdelt) kurertransport, er således et markedssegment med en strukturel overkapacitet, selv om det som følge af udvidelsen af EU i øjeblikket anses for at være i ligevægt.

- (155) Der henvises til, at den oprindelige omstruktureringsudgift var på 515 mio. EUR⁽¹⁾. Frankrig overvejer at forhøje den oprindelige omstruktureringsstøtte på 448 mio. EUR med et beløb på 41 mio. EUR, hvilket således vil give i alt 489 mio. EUR i omstruktureringsstøtte.

6. VURDERING

6.1. Er der tale om støtte?

- (156) I henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, »er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med

at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

- (157) Selv om de forhold, der var kendetegnende for Sernam 1-beslutningen fortsat er til stede, skal Kommissionen sikre sig, at alle fire kriterier i artikel 87, stk. 1, er opfyldt for samtlige foranstaltninger, der allerede er eller vil blive iværksat før eller efter den 23. maj 2001. Den skal i denne forbindelse ligeledes tage behørigt hensyn til udviklingen inden for fællesskabsretten, herunder især Domstolens afgørelse i Stardust Marine-sagen⁽²⁾.
- (158) Det er således i henhold til denne afgørelse nødvendigt i forbindelse med enhver støtte at undersøge, om beslutningen om støtteudbetaling kan tilregnes staten for at konstatere, om et af de fire kriterier i artikel 87, stk. 1 - kriteriet om statsmidler - er opfyldt.

6.1.1. Offentlige midler

- (159) Det kan på grundlag af ovenstående beskrivelse konstateres, at SNCF, i sin egenskab af offentligretlig industri- og handelsvirksomhed (*entreprise publique à caractère industriel et commercial* – EPIC), er en offentlig virksomhed i den betydning, der anvendes i Kommissionens direktiv 2000/52/EF af 26. juli 2000 om ændring af direktiv 80/723/EØF om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder⁽³⁾, eftersom de offentlige myndigheder har en direkte eller indirekte dominerende indflydelse på SNCF, enten på grund af ejerforholdet eller på grund af deres finansielle deltagelse eller reglerne herfor.
- (160) De 503 mio. EUR og 41 mio. EUR, som SNCF/den franske stat har udbetalt til Sernam, udgør således statsmidler.

6.1.2. Kan støtteforanstaltningen tilregnes staten?

- (161) Der er på grundlag af disse forhold en stærk formodning om, at SNCF handler under indflydelse fra staten. Denne formodning bygger på flere indicier, som Domstolen har lagt til grund for sin afgørelse i Stardust Marine-sagen⁽⁴⁾:

⁽²⁾ Dom af 16. maj 2002 i sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen, Sml. 2002, s. I 4397.

⁽³⁾ EFT L 193 af 29.7.2000, s. 75.

⁽⁴⁾ Domstolen anfører følgende i præmis 52: »Den omstændighed, at en offentlig virksomhed er undergivet statslig kontrol, er derfor ikke i sig selv tilstrækkelig til at tilregne staten de af den trufne foranstaltninger, såsom finansiell støtte. Det er også nødvendigt at undersøge, om de offentlige myndigheder på den ene eller den anden måde må anses for at være impliceret i vedtagelsen af disse foranstaltninger«.

Til dette formål nævnes der i dommen en række omstændigheder, der kan have betydning for at afgøre, om staten kan tilregnes en støtteforanstaltning, der er truffet af en offentlig virksomhed, herunder navnlig »krav fra de offentlige myndigheder, om den offentlige virksomhed er integreret i den offentlige forvaltning, karakteren af dens aktiviteter og om disse udøves på markedet under normale konkurrencevilkår med deltagelse fra private erhvervsdrivende, virksomhedens juridiske status - det være sig, om den henhører under den offentlige ret eller privatretten regler for selskaber - udstrækningen af de offentlige myndigheders kontrol med administrationen af virksomheden eller enhver anden omstændighed, som i det konkrete tilfælde indikerer, at de offentlige myndigheder er impliceret deri, eller som tværtimod sandsynliggør, at de ikke er impliceret i vedtagelsen af en foranstaltning, når endvidere henses til dennes rækkevidde, indhold eller hermed forbundne betingelser«.

⁽¹⁾ Dette beløb var dækket med 448 mio. EUR i form af støtte til omstrukturering og med 67 mio. EUR i form af bidrag fra Geodis.

- a) 7 af de 18 bestyrelsesmedlemmer i SNCF er direkte repræsentanter for de offentlige myndigheder, hvilket viser omfanget af de offentlige myndigheders kontrol (selv om disse 7 bestyrelsesmedlemmer ikke udgør flertallet).
- b) SNCF's retlige status som offentligretlig industri- og handelsvirksomhed (EPIC), der ikke er omfattet af de almindelige selskabsretlige bestemmelser, giver virksomheden mulighed for at udøve sine aktiviteter uden at være underlagt de normale konkurrenceforhold med andre private operatører.
- c) Kommissionen konstaterer på grundlag af sin meddelelse om statsstøtte i form af garantier⁽¹⁾, at SNCF, hvis retlige status som offentligretlig industri- og handelsvirksomhed (EPIC), der udelukker konkurs eller andre insolvensprocedurer, nyder godt af en ubegrænset statsgaranti, og at virksomheden derfor kan opnå langt mere favorable lånebetingelser end andre virksomheder, der er omfattet af de almindelige selskabsretlige bestemmelser⁽²⁾. Når SNCF stiller en risikokapital, der er dækket af en ubegrænset og rentefri garanti, til rådighed for en virksomhed som Sernam, som er i økonomiske vanskeligheder, og som udøver sine aktiviteter på konkurrencebaserede markeder (samlegods/kurertransport/transport ad landevej), er der i medfør af ovennævnte meddelelse tale om en fordel, der indrømmes den støttemodtagende virksomhed.⁽³⁾ Selv om staten ikke foretager betalinger inden for rammerne af garantien, er der tale om støtte i den betydning, der anvendes i traktatens artikel 87, stk. 1, når blot garantien eksisterer.
- d) Endelig bestemmes det i punkt 15 i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, at »støtten kan [...] ydes af statslige holdingselskaber eller offentlige investeringsselskaber«, og i punkt 17, at »hvis kapitaltilførslen til en kriseramte virksomhed ydes eller garanteres af staten, bør det derimod anses for sandsynligt, at den finansielle overførsel indebærer statsstøtte«.

- (162) Kommissionen er på disse betingelser af den opfattelse, at den omstridte betaling af statslige midler fra SNCF til Sernam kan tilregnes den franske stat, og at de statsgarantier, der gives SNCF, skal betragtes som støtte.

6.1.3. De øvrige kriterier i artikel 87, stk. 1

- (163) Anvendelse af de øvrige kriterier i artikel 87, stk. 1: Det fremgår af de oplysninger, som Kommissionen er i besiddelse af, at de øvrige forhold, der er afgørende for, hvorvidt der er tale om statsstøtte, således som det konstateres i Sernam 1-beslutningen, fortsat er til stede. Der er således grund til at fastholde vurderingen i Sernam 1-beslutningen med hensyn til tilstedeværelsen af statsstøtte ved omstruktureringen af Sernam, ifølge hvilken:

— det logistiske samarbejde mellem SNCF og SCS Sernam siden 1. februar 2000 ikke udgør en statsstøtte, og

— de øvrige foranstaltninger (forretningsmæssig bistand og genopretning) udgør statsstøtte i den artikel 87, stk. 1, anvendte betydning.

- (164) Det konstateres dermed, at de foranstaltninger, der er blevet eller vil blive iværksat før eller efter den 23. maj 2001 i forbindelse med Sernams omstrukturering, udgør statsstøtte i den i traktatens artikel 87, stk. 1, anvendte betydning.

6.2. Retsgrundlag

- (165) Som anført i forbindelse med indledningen af ovennævnte procedure vil Kommissionen i det efterfølgende foretage en analyse af de nye forhold for at fastslå, om de er i overensstemmelse med Sernam 1-beslutningen.

- (166) Den vil desuden kontrollere, i hvilket omfang alle de faktiske omstændigheder indtil dags dato - i forhold til Sernam 1-beslutningen - er forenelige med rammebestemmelserne, herunder med hensyn til princippet om engangsstøtte.

⁽¹⁾ EFT C 71 af 11.3.2000, s. 14.

⁽²⁾ Det er fastsat i punkt 2.1.1 i Kommissionens meddelelse angående statsstøtte i form af garantier, at »statsgarantier er således generelt set omfattet af artikel 87, stk. 1, hvis samhandelen mellem medlemsstaterne påvirkes, og der ikke betales nogen markedspræmie«. Det bestemmes i punkt 2.1.2, at »fordelen ved en statsgaranti er, at risikoen i forbindelse med garantien bæres af staten. Det forhold, at staten bærer risikoen, bør normalt aflønnes med en passende præmie. Giver staten afkald på en sådan præmie, er der både tale om en fordel for virksomheden og et dræn på statens ressourcer. Selv om staten aldrig kommer til at foretage udbetalinger i henhold til en garanti, kan der derfor alligevel godt være tale om statsstøtte efter artikel 87, stk. 1. Støtten ydes på det tidspunkt, hvor garantien gives, ikke det tidspunkt, hvor garantien påberåbes, eller det tidspunkt, hvor der foretages udbetalinger i henhold til garantien«. Endvidere bestemmes det i punkt 2.1.3, at »Kommissionen anser også de mere gunstige finansieringsvilkår, der opnås af virksomheder, hvis retlige form udelukker konkurs eller andre insolvensprocedurer eller indebærer en eksplicit statsgaranti eller statens dækning af tab, for at være støtte i form af en garanti«.

⁽³⁾ Når det drejer sig om markeder, der er åbne for konkurrence, er der pr. definition ikke tale om markeder, der de jure eller de facto er lukkede for konkurrence, og for hvilke staten kan pålægge forpligtelser eller offentlige tjenesteydelseskontrakter, igennem hvilke en virksomhed i visse situationer kan nyde godt af finansielle kompensationer fra staten.

6.3. Forenelighed

6.3.1. Analysens struktur

- (167) Der foretages først en analyse af, i hvilket omfang støtten på 503 mio. EUR, der blev godkendt i 2001, har været misbrugt, og om den ulovlige supplerende støtte på 41 mio. EUR er forenelig med fællesmarkedet.
- (168) Dernæst redegøres der for de elementer i beslutningen fra 2001, der er blevet overholdt. Herefter foretages der i lyset af disse elementer en ny analyse af, om Sernam er berettiget til omstrukturingsstøtte, og om virksomheden har kapacitet til at genoprette sin rentabilitet.
- (169) Herefter følger de foranstaltninger, som Kommissionen agter at træffe for at forhindre konkurrenceforvridning og for at sikre, at det støttebeløb, der godkendes i nærværende beslutning, begrænses til et minimum.

6.3.2. Misbrug af den i Sernam 1-beslutningen godkendte støtte

- (170) Kommissionen kan først og fremmest ikke acceptere de franske myndigheders argument, ifølge hvilket ugyldigheden af den første aftale, der blev indgået den 21. april 2000 mellem SNCF og Geodis, ikke kan tilskrives hverken Geodis, SNCF eller de franske myndigheder, fordi Sernam 1-beslutningen ikke var definitiv før den 30. juni 2001, hvilket var udløbsdatoen for den forlængede aftale mellem SNCF og Geodis.
- (171) Sernam 1-beslutningen blev således meddelt de franske myndigheder den 23. maj 2001, det vil sige over en måned før udløbsdatoen for den forlængede aftale mellem SNCF og Geodis.⁽¹⁾
- (172) Traktatens artikel 254, stk. 3, bestemmer, at »(...) beslutninger meddeles dem, de er rettet til, og får virkning ved denne meddelelse«. Det er desuden fastsat i traktatens artikel 242, at »indbringelse af klager for Domstolen har ikke opsættende virkning. Domstolen kan dog, hvis den skønner, at forholdene kræver det, udsætte gennemførelsen af den anfægtede retsakt«.
- (173) Beslutningen, der blev meddelt Frankrig den 23. maj 2001, var i medfør heraf gældende fra denne dato, hvor den trådte i kraft. Under disse omstændigheder havde de franske myndigheder kun valget mellem:

- fuldt ud (og øjeblikkeligt) at anvende beslutningen af 23. maj 2001 for at kunne udbetale den tilladte støtte, idet de i så fald skulle anvende aftalen mellem SNCF og Geodis, eftersom fristen endnu ikke var udløbet

- ikke at udbetale støtten, der blev godkendt den 23. maj 2001, og i så fald at give meddelelse om de nye tildelingsbetingelser.

- (174) De franske myndigheder har imidlertid gjort hverken det ene eller det andet. De har tværtimod påbegyndt udbetalingen af støtten, undladt at anvende Sernam 1-beslutningen (og dermed aftalen) korrekt og undladt at give meddelelse om ændringerne i tildelingsbetingelserne, hvilket er i strid med Sernam 1-beslutningen og traktatens artikel 88, stk. 3.
- (175) Kommissionen mener derfor, at den manglende gennemførelse af Sernam 1-beslutningen og dermed også den manglende gennemførelse af aftalen mellem SNCF og Geodis samt den ulovlige tildeling af en del af støtten, der blev udbetalt på betingelser, som ikke var blevet godkendt af Kommissionen, kan tilregnes Frankrig, der var modtager af denne beslutning.
- (176) Det er på grund af de franske myndigheders manglende anvendelse af aftalen, at Sernam 1-beslutningen ikke er blevet gennemført korrekt i forhold til:

- den første aftale, således som den var blevet forlænget, idet Geodis' overtagelse af Sernam med en deltagelse på 60 % kun blev gennemført med en deltagelse på 15 % (Cogip foretog efterfølgende en lignende erhvervelse af kapitalandele på 15 %)
- indgåelsen af en anden aftale mellem SNCF og henholdsvis Geodis og Cogip⁽²⁾, der – fordi den ikke kunne gøres gældende over for Kommissionen – har ført til anvendelsen af ophørsklausulerne mellem SNCF og henholdsvis Geodis og Cogip. De kapitalandele af Sernam på 15 %, der blev erhvervet af henholdsvis Geodis og Cogip, er blevet tilbageført til SNCF, der på ny ejer 100 % af Sernam
- omdannelsen af Sernam til kommanditselskab (SCS) for at gøre Geodis ubegrænset ansvarlig for Sernams gæld. Hertil kommer, at risikoen, som Geodis skulle bære, overgår til SNCF for så vidt angår i) de investeringer, der var nødvendige for Sernam genopretning, ii) den nødvendige nedbringelse af Sernams driftsomkostninger og iii) et betydeligt frafald af Sernams kunder i denne periode med økonomisk usikkerhed
- Geodis' manglende betaling af 67 mio. EUR
- den delvise betaling af det samlede støttebeløb, der var blevet godkendt i Sernam 1-beslutningen, selv om betingelserne i denne beslutning ikke var opfyldt

⁽¹⁾ Denne aftale fandt således fortsat anvendelse og burde være blevet anvendt af de franske myndigheder (selv om Geodis allerede havde haft en række økonomiske vanskeligheder pr. 23. maj 2001).

⁽²⁾ Det drejer sig om den anden aftale mellem SNCF og Geodis, men naturligvis den første mellem SNCF og Cogip.

- betalingen af supplerende støtte på 41 mio. EUR, hovedsagelig som følge af det forsinkede partnerskab mellem Sernam og Geodis, og som de franske myndigheder først har informeret Kommissionen om i deres årsberetning den 17. juni 2002, selv om et sådant supplerende beløb burde have været genstand for en ny fuldstændig meddelelse om sagen
- forlængelsen af omstrukturingsplanen, der oprindeligt var planlagt for perioden 1999-2004, og som nu skal afsluttes i perioden 2005-2006 (hvor det forventes, at Sernam genfinder sin økonomiske ligevægt), det vil sige 2 år senere end oprindeligt planlagt.
- (177) I henhold til rammebestemmelserne ⁽¹⁾ skal »virksomheden (...) fuldstændigt gennemføre den omstrukturingsplan, som Kommissionen har godkendt, og (...) opfylde alle de betingelser, der er stillet i Kommissionens beslutning. Hvis planen eller betingelserne ikke overholdes, vil Kommissionen betragte det som misbrug af støtten«.
- (178) Kommissionen konkluderer på grundlag af ovenstående, at Sernam 1-beslutningen af 23. maj 2001 ikke er blevet overholdt med hensyn til ovennævnte elementer, og den bekræfter, at denne manglende overholdelse er at betragte som misbrug af støtten i henhold til artikel 1, litra g), i forordning (EF) nr. 659/1999 og punkt 43 i rammebestemmelserne.
- (179) Heraf følger, at den supplerende støtte på 41 mio. EUR, som SNCF har udbetalt til Sernam, og som er en direkte konsekvens af dette misbrug (fordi støtten blev udbetalt som følge af et forsinket partnerskab), skal erklæres uforenelig med traktaten og således tilbagebetales som foreskrevet (med renter).
- 6.3.3. *Elementer, der er i overensstemmelse med Sernam 1-beslutningen*
- (180) Kommissionen konstaterer imidlertid, at de franske myndigheder har opfyldt flere af de krav, der var fastsat i Sernam 1-beslutningen. De har således sendt kontrakterne mellem SNCF og Sernam i udbud.
- (181) Frankrig har desuden overholdt Sernam 1-beslutningen for så vidt angår antallet af lukninger af Sernams distributionscentraler og deres omstrukturering, uddannelsen af personalet, nedskæringen i antallet af ansatte, den gradvise iværksættelse af en ny transportplan, overgangen fra de eksisterende it-systemer til Geodis' systemer, nedbringelsen på 18 % i omsætningen i perioden 2000-2005, den manglende dækning fra statens side af de 67 mio. EUR, som Geodis ikke tilfører Sernam, omlægningen af Sernams aktiviteter fra almindelig kurertransport til ekspres kurertransport og især det innovative jernbanebaserede produkt, der bygger på en kombination af den nye eksprestransport og konceptet »Train bloc express« (TBE), der finder anvendelse inden for et helt nyt markedssegment, hvis potentiale stadig ikke er fuldt udnyttet.
- (182) Kommissionen præciserer desuden i rammebestemmelsernes punkt 3.2.4, på hvilke betingelser en omstrukturingsplan kan ændres.
- (183) Kommissionen konstaterer i nærværende sag:
- at omstrukturingsplanen, således som den oprindeligt var udformet og bortset fra salget af Sernam, der (endnu) ikke har fundet sted, stort set forløber i overensstemmelse med den oprindelige plan. Det drejer sig hovedsagelig om omstruktureringen af transportplanen, omstruktureringen og nedbringelsen af antallet af driftsanlæg, omsætningen og personalet, således som det var fastsat i den oprindelige plan og endog i et større omfang end fastsat i Sernam 1-beslutningen, samt omlægningen af aktiviteterne i retning af et innovativt udviklingskoncept (TBE)
- at de vanskeligheder, som det blev konstateret at virksomheden havde før den 23. maj 2001, nødvendigvis forbliver de samme
- at målsætningen om omstruktureringens rentabilitet ligeledes forbliver det samme
- at den oprindelige omstrukturingsperiode kun forskydes med 1 eller 2 år
- at Kommissionen som følge af indledningen af proceduren i denne sag foretager en ny analyse af den samlede situation i 2001 i lyset af dens justering for 2003-2004.
- (184) Kommissionen konkluderer på grundlag af disse elementer, at den støtte, der er genstand for nærværende beslutning, opfylder kriterierne i punkt 3.2.4 i ovennævnte rammebestemmelser. Den undersøgte støtte udgør således ikke en ny omstrukturingsstøtte, og princippet om engangsstøtte finder således ikke anvendelse.
- 6.3.4. *Adgang til omstrukturingsstøtte*
- (185) Med hensyn til, hvorvidt Sernam kan komme i betragtning til omstrukturingsstøtte, bekræfter Kommissionen de elementer, der er fastsat i Sernam 1-beslutningen, og som den i øvrigt ikke har stillet spørgsmålstejn ved i sin beslutning om at indlede procedure nr. C 32/03. Punkt 82-87 i Sernam 1-beslutningen indeholder en række betragtninger med hensyn til, hvad der skal forstås ved en virksomhed i vanskeligheder, en nyoprettet virksomhed og engangsstøtte.

⁽¹⁾ Punkt 43.

(186) Selv om Sernam senere igen ændrede status fra kommanditselskab (SCS) til aktieselskab (SA), og selv om privatiseringen af Sernam ikke længere er omfattet af denne sag, forbliver analysen af, hvorvidt Sernam kan komme i betragtning, den samme. Dette skyldes blandt andet, at de vanskeligheder, som virksomheden fik konstateret før den 23. maj 2000, nødvendigvis er forblevet de samme, og at formålet med omstruktureringen ligeledes er det samme som før.

6.3.5. Genopretning af Sernams rentabilitet

(187) Selv om privatiseringen af Sernam ikke har fundet sted som planlagt i Sernam 1-beslutningen, fortsætter Sernam med at gennemføre en lang række af de elementer, der var fastsat i den oprindelige omstrukturingsplan, samtidig med at virksomheden tilføjer en række nye elementer, der viser, at der sker reelle ændringer, og at Sernam på sigt godt kan få genoprettet sin rentabilitet.

(188) Omstrukturering af driftsanlæg: Denne omstrukturering af driftsanlæg fremstår uden tvivl som et af nøgleelementerne for en genopretning af rentabiliteten i en virksomhed som Sernam. De franske myndigheders argumentation, som beskrevet ovenfor, med hensyn til driftsanlæggenes indretning, geografiske placering og overtal viser med al tydelighed, at det er nødvendigt at effektivisere og reducere omkostningerne fremover.

(189) Personalenedskæring: Personalenedskæringen har desuden været meget kraftig, idet antallet af ansatte er gået fra 5 050 i 1999 til [...] i 2005, hvilket burde tillade betydelige besparelser og give Sernam den nødvendige fleksibilitet og tilpasningsevne til at gennemføre sine innovative målsætninger.

(190) It-system: Sernam har med hjælp fra Geodis skiftet sit it-system ud med to nye systemer (»Aanael« og »Alizée 2000«), der skal optimere Sernams aktiviteter i fremtiden.

(191) Ekspres-sortimentet: Det nye sortiment af ydelser inden for eksprestransport har gjort det muligt at etablere en klassifikation af forsendelser efter flere kategorier og samtidig udnytte fordelene ved eksprestransport. Sernam har således valgt et moderne driftskoncept, således som det anbefales af de fleste eksperter med henblik på en rentabel drift på et marked med vækstpotentiale.

(192) »TBE«: Omlægningen af aktiviteterne omkring ekspres-sortimentet har ligeledes givet Sernam mulighed for bygge sin nye plan for landevejstransport op omkring det meget innovative TBE-koncept. Kombinationen af ekspres og TBE giver i dag Sernam mulighed for at opnå en omsætning på [...] mio. EUR ud af en omsætning på i alt [...] mio. EUR for samlegods. TBE-konceptet kombineret med det nye ekspres-sortiment synes desuden fuldstændig at svare til det, som ovennævnte eksperter anbefaler for at gøre jernbanetransporten mere attraktiv. Da TBE er rentabel på afstande

på mindst 400 km, og da hastigheden, der benyttes, under alle omstændigheder er højere end hastighedsbegrænsningerne på landevejene, burde TBE være fuldt ud konkurrencedygtig i forhold til transporten ad landevej over lange afstande, også selv om det er nødvendigt med mindst to standsninger⁽¹⁾. TBE-konceptet forventes at blive endnu mere konkurrencedygtigt, hvis hastighedsbegrænsningerne på vejene bliver sat yderligere ned for små eller mellemstore lastbiler.

(193) Den succes, som TBE-konceptet ifølge de franske myndigheder vil få, viser, at det opfylder et virkeligt behov på det franske marked.

(194) Denne efterspørgsel er et yderligere tegn på, at den diversifikation, som Sernam har påbegyndt for gradvist at specialisere sig inden for kurertransport ved hjælp af TBE, kan have en økonomisk fremtid. Der har i Frankrig været tendens til at opdele markedet for almindelig kurertransport og ekspres kurertransport i regioner, hvilket kan forklare interessen for TBE, der pr. definition kun anvendes over lange afstande. Der skal desuden henvises til, at åbningen af markedet for jernbanetransport, som Kommissionen har taget initiativ til, på sigt burde give Sernam mulighed for at gøre sig gældende inden for et nyt internationalt markedssegment. Sernam burde med et sådan scenario (uanset om det er nationalt eller internationalt) og under hensyntagen til de betingelser, der fastsættes i nærværende beslutning, indgå et eller flere partnerskaber for at nå sine målsætninger.

(195) Sernams rentabilitet generelt: Det er næsten lykkedes Sernam - takket være sine egne omstrukturingsbestrebelse - at gøre sig uafhængig af de 67 mio. EUR, som Geodis skulle tilføre omstruktureringen. Dette viser, at Sernam har været i stand til på selvstændig vis at gennemføre en betydelig del af den planlagte omstrukturering, hvilket vil være en stor fordel for virksomheden, navnlig med hensyn til den kommende styring af behovet for driftskapital.

(196) Desuden synes antagelserne i forretningsplanen med hensyn til Sernams resultater at holde stik, når henses til de øvrige rationaliseringer, som Sernam har gennemført, bl.a. hvad angår driftsanlæg (antal, placering, indretning), personale, aktiviteter, behov for driftskapital, og til de innovative koncepter, som Sernam har udviklet og indført (ekspres-sortiment og TBE), samt de industrielle partnerskaber, som Sernam agter at indgå (og som er en betingelse i nærværende beslutning for at kunne diversificere sine jernbaneaktiviteter (TBE) ikke bare på det nationale ekspresmarked, men også på det internationale ekspresmarked, der har været i stærk vækst de seneste år, og hvor det fortsat ser lovende ud).

⁽¹⁾ Et første stop til at overføre varerne fra lastbil til TBE ved afgang og et andet stop til at laste varerne tilbage på lastbil.

- (197) Kommissionen er af den opfattelse, at Sernam selv uden ovennævnte supplerende støtte på 41 mio. EUR burde være i stand til at gennemføre sin omstrukturering inden for de fastsatte frister. Selv om Sernam kun råder over en del af de støttebeløb, der blev godkendt i Sernam 1-beslutningen, er resultatet for 2003 således allerede en smule bedre end forventet (et resultat på -85 mio. EUR før skat i 2003 i forhold til en forventning på -87), og regnskabet burde som planlagt i Sernams forretningsplan balancere i 2005-2006.
- (198) Kommissionen mener på grundlag af ovenstående faktorer, at Sernam vil kunne genoprette sin rentabilitet på varig vis inden for en passende frist, således som de franske myndigheder har meddelt.
- 6.3.6. *Forebyggelse af konkurrenceforvridninger – nedbringelse af kapaciteten*
- (199) Sernam har ifølge de franske myndigheder allerede nedbragt sin kapacitet betydeligt, og virksomheden agter at gå endnu længere end foreskrevet i Sernam 1-beslutningen inden udgangen af omstrukturingsperioden i 2005-2006 med hensyn til nedbringelsen af drifts anlæg, personale og omsætning. Sernam foretager ligeledes en omlægning af sine aktiviteter fra almindelig samlegods- og kurertransport til ekspres kurertransport og en omlægning fra landevejstransport til det nye jernbanekoncept TBE. TBE-konceptet udvikles inden for et nyt markedssegment uden overkapacitet og med yderligere vækstpotentiale på både nationalt og internationalt plan. De franske myndigheder har således opfyldt en række af de kriterier, der var fastsat i Sernam 1-beslutningen.
- 6.3.7. *Forebyggelse af konkurrenceforvridninger – specifikke modydelse*
- (200) Kommissionen bemærker først og fremmest:
- at der skal træffes foranstaltninger for i videst muligt omfang at dæmme op for de negative konsekvenser, som støtten har for konkurrenterne
 - at det udgør en modydelse for Sernams konkurrenter, at virksomheden har været tvunget til at begrænse sin tilstedeværelse på det eller de relevante markeder, hvor den opererer
 - at modydelse kan have forskellige former, afhængigt af hvorvidt virksomheden opererer på et marked med overkapacitet.
- (201) Herefter bemærker Kommissionen følgende:
- (202) De relevante markeder: Kommissionen konstaterer, at de vigtigste markeder, hvor Sernam opererer, er de franske markeder for almindelig og ekspres samlegods- og kurertransport. Disse markeder indeholder imidlertid en stor del landevejs- og jernbanetransport.
- (203) Jernbanetransport (TBE-konceptet): De franske myndigheder har med hensyn til udviklingen af samlegods og ekspres kurertransport med jernbane (TBE-konceptet) bekræftet over for Kommissionen, at »Sernam ikke har monopol på TBE, eftersom enhver operatør kan anmode om en lignende tjeneste hos Fret SNCF. Ingen af Sernams konkurrenter har dog indtil videre fremsat nogen udtrykkelig anmodning i denne henseende over for Fret SNCF. Fret SNCF bekræfter i øvrigt at ville levere en tilsvarende tjeneste på samme vilkår til enhver operatør, der måtte anmode herom. Sernam har på sin side imødekommet en række anmodninger om teknisk samarbejde vedrørende TBE fra en operatør, der ønskede at afprøve teknikkens relevans og effektivitet«.
- (204) Samlegods med jernbane, således som Sernam udfører denne aktivitet ved hjælp af TBE og det nye ekspres-sortiment, er et nyt marked uden strukturel overkapacitet, der skal udvikles. Under hensyntagen til at de franske myndigheder har givet passende garantier for, at Sernam ikke kan få monopol på dette marked, er Kommissionen af den opfattelse, at Sernam ikke skal levere modydelse for støtten inden for dette segment, og at virksomheden kan fortsætte sin udvikling på dette område.
- (205) Vejtransport: Der findes derimod en strukturel overkapacitet inden for vejtransport i hele Europa og dermed også i Frankrig. Desuden anses det franske marked for almindelig samlegods for at være stagnerende, og markedet for almindelig kurertransport af standardpakker (*parcels*) er i nedgang.
- (206) De interesserede parter oplyser, at der på det relevante marked i Frankrig har været flere virksomhedslukninger end året før, og at dette marked er præget af en kraftig priskonkurrence, herunder fra Sernams side.
- (207) Samlegods og ekspresstransport: Sernam er en betydelig operatør på markedet for almindelig og især ekspres samlegods- og kurertransport i Frankrig, og virksomheden har en betydelig markedsandel foran en lang række andre operatører på disse markeder.
- (208) Misbrug af støtte: Kommissionen er i betragtning af den misbrug af støtte, der konstateres ovenfor, og forlængelsen af omstrukturingsplanen, desuden af den opfattelse, at Sernam skal levere en særlig modydelse ved på varig vis at trække sig ud af markedssegmenterne med overkapacitet, således at det er berettiget at godkende en del af støtten.

- (209) Tildeling af statsstøtte på markeder med strukturel overkapacitet eller i nedgang vil således have som umiddelbar konsekvens at give en virksomhed, der ellers var tvunget til at indstille sine aktiviteter som følge af de vanskeligheder, den havde oplyst, mulighed for på kunstig vis at gøre sig gældende inden for nogle meget efterspurgte markedssegmenter til skade for de konkurrerende og økonomisk sunde virksomheder. Man bør således undgå, at støtten får den uønskede virkning at tvinge de økonomisk sunde virksomheder ud af det relevante marked til fordel for de virksomheder, der ikke er i stand til at overleve uden hjælp udefra.
- (210) Kommissionen vurderer i denne henseende, at Sernam på varig vis skal indstille sine aktiviteter i markedssegmenterne med overkapacitet, det vil sige markedet for almindelig samlegods- og kurertransport ad landevej.
- (211) Selv om Sernam allerede er begyndt at trække sig tilbage, mener Kommissionen, at det ikke er tilstrækkeligt, og at denne tilbagetrækning skal være af varig karakter. Kommissionen finder det derfor nødvendigt at fastsætte en række betingelser, der i) giver Sernam mulighed for at fortsætte sin innovative diversifikation i retning af et markedssegment under udvikling (det vil sige uden overkapacitet) og ii) gør det muligt i markedssegmenterne med overkapacitet, i stagnation eller i nedgang, at erstatte Sernams tjenester med tjenester fra andre operatører (hvilket vil frigøre Sernams markedsandele i disse segmenter). Disse betingelser er følgende:
- Sernam må kun udvikle sine aktiviteter inden for kurertransport med jernbane (TBE-konceptet). SNCF skal i denne henseende garantere at tilbyde enhver anden operatør, der anmoder herom, de samme betingelser som Sernam for udviklingen af gods-transport med jernbane (TBE).
 - Sernam skal til gengæld i løbet af de næste to år at regne fra datoen for meddelelse af nærværende beslutning skifte sine egne landevejstransportmidler og -tjenester fuldstændigt ud med landevejstransportmidler og -tjenester fra en eller flere virksomheder, hvor SNCF ikke har aktiemajoriteten.
 - Ved Sernams egne landevejstransportmidler og -tjenester forstås alle Sernams landevejstransportmidler (dvs. køretøjer til landevejstransport), som virksomheden ejer eller leaser/lejer.
 - De virksomheder, der overtager Sernams aktiviteter inden for landevejstransport, skal sikre alle transportydelseerne ad landevej med deres egne midler.
- (212) Forpligtelsen til at foretage en sådan udskiftning vil uden tvivl være en stor udfordring for virksomheden. Omkring [...] mio. EUR af Sernams omsætning stam-
- mer nemlig fra landevejstransport i forhold til en samlet omsætning på 414 mio. EUR og en omsætning fra samlegods på [...] mio. EUR. Udskiftningen af aktiviteterne inden for landevejstransport burde imidlertid af nedenstående årsager kunne gennemføres uden at påvirke virksomhedens rentabilitet:
- Sernam bør hurtigst muligt indgå et eller flere partnerskaber for at erstatte pakke-transporten ad landevej – det vil sige køretøjerne til landevejstransport – ved afgang- og ankomststederne for Sernams jernbanetjeneste (TBE). Da de franske myndigheder allerede har planlagt og meddelt disse partnerskaber og Sernams nedlukning af sine aktiviteter inden for landevejstransport, giver denne betingelse kun de franske myndigheder mulighed for at bekræfte deres hensigter.
 - Da Sernams omstrukturering er bygget op omkring en kombination af det nye ekspres-sortiment og det nye jernbanekoncept TBE, hvis økonomiske perspektiver synes at være fuldt ud velfunderede, burde Sernam være i stand til at etablere sig inden for et nyt markedssegment under udvikling.
- (213) De franske myndigheder har i øvrigt på anmodning af Kommissionen, der har insisteret på, at det bør undgås, at Sernam opnår en monopolstilling inden for ekspres jernbanegodstransport, bekræftet skriftligt⁽¹⁾, at enhver anden operatør, der er potentielt interesseret i at foretage kurertransport med jernbane, kan opnå samme betingelser som Sernam. Kommissionen mener således, at det er muligt at undgå enhver de facto eller de jure monopolstilling, således at kun spørgsmålet om eventuelle hindringer for adgang til dette marked⁽²⁾ bliver tilbage.
- (214) Udviklingsstrategien for TBE er desuden i fuld overensstemmelse med Kommissionens transportpolitik, eftersom den fremmer trafikoverflytningen fra landevej til jernbane. Kommissionen er i denne henseende af den opfattelse, at en virksomhed, der diversificerer sine aktiviteter med henblik på at overføre en betydelig godsvolumen fra landevejstransport til jernbanetransport over store afstande, fortjener, at man giver den mulighed for at gennemføre dette, hvis den samtidig trækker sig effektivt tilbage fra markedssegmenterne med overkapacitet.
- (215) Kommissionen er således af den opfattelse, at man har nået målet hensyn til:
- at omstrukturere Sernam
 - på en måde, der genopretter virksomhedens rentabilitet

⁽¹⁾ Skrivelse fra de franske myndigheder af 14. april 2004.

⁽²⁾ Disse hindringer for markedsadgang er hovedsagelig den nødvendige knowhow til at kunne gennemføre sådanne tjenester og den nødvendige indretning af vognene, således at de passer til det konkrete behov, eftersom - i det mindste i Sernams tilfælde - det er SNCF, der søger for befordringen.

- gennem en omlægning af virksomhedens aktiviteter inden for landevejstransport til ekspres jernbanetransport og en udskiftning af virksomhedens aktiviteter inden for landevejstransport med landevejstransporttjenester fra andre virksomheder, der er uafhængige af SNCF
- på en måde, der ikke påvirker handelen mellem medlemsstaterne i et omfang, der strider imod de fælles interesser.
- (216) Kommissionen tager imidlertid højde for, at de franske myndigheder agter at sælge hele virksomheden Sernam (både aktiver og passiver) inden den [...]. Kommissionen ønsker i denne forbindelse af påpege, at hvis en sådan transaktion gennemføres til markedsprisen, enten gennem en procedure, der er gennemsigtig og åben for alle konkurrenter, eller under uvildig ekspertkontrol, til en virksomhed, der ikke har nogen juridiske forbindelser til SNCF, skal køberen ikke tilbagebetale beløbet på 41 mio. EUR, der er blevet erklæret uforeneligt. Ifølge Domstolens praksis anses køberen således ikke for at være blevet indrømmet en fordel i forhold til andre operatører på markedet.
- (217) Kommissionen henviser ligeledes til, at betingelserne i beslutningen (overdragelse af Sernams landevejstransport til andre virksomheder og diversifikation af Sernams aktiviteter i retning af godstransport med jernbane) i tilfælde af et fuldstændigt salg (aktiver og passiver) af Sernam, således som de franske myndigheder har planer om, under alle omstændigheder finder anvendelse. Hvis Sernam derimod skulle sælge sine aktiver »en bloc«, understreger Kommissionen, at ovennævnte to betingelser vedrørende virksomhedens omstrukturering ikke vil finde anvendelse, eftersom Sernam ikke længere vil have samme retlige status og vil have frigjort sine markedsandele til fordel for den uafhængige køber (der de facto kan fortsætte sine aktiviteter med Sernams aktiver).
- 6.3.8. *Støtten begrænses til et minimum*
- (218) Som angivet ovenfor er behovet for en supplerende støtte på 41 mio. EUR hovedsagelig en konsekvens af de franske myndigheders manglende overholdelse af Sernam 1-beslutningen. Udbetalingen af en supplerende støtte af denne størrelsesorden er uberettiget, da den er beregnet til en virksomhed, der hovedsagelig stadig opererer inden for markedssegmenter med strukturel overkapacitet, stagnation eller nedgang. Desuden må Sernam ikke råde over en overskudslikviditet, der kan anvendes til aggressive, markedsfordrejende aktiviteter uden tilknytning til strukturomlægningen. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at tildelingen af en supplerende støtte på 41 mio. EUR i forhold til det samlede beløb på 503 mio. EUR, der oprindeligt blev meddelt og godkendt i Sernam 1-beslutningen, ikke er berettiget.
- (219) Udskiftningen af Geodis' bidrag til Sernams omstrukturering, således som det oprindeligt var fastsat, med en eventuel støtte på 67 mio. EUR, kan således udelukkes, eftersom dette bidrag ikke længere er nødvendigt. Kapitalbehovet på 67 mio. EUR, som Geodis skulle bidrage med i form af en kreditlinje, er blevet finansieret ved at nedbringe Sernams kundekredit. For at fremskaffe disse midler på 67 mio. EUR kunne Sernam havde overdraget sine kundetilgodehavender ved diskontering eller securitisering for at opnå tilsvarende ressourcer fra et finansieringsinstitut. Sernam har i virkeligheden gjort det bedre ved at reducere kundekreditens varighed, hvilket har gjort det muligt at fremskaffe de pågældende ressourcer og således nedbringe sit behov for driftskapital tilsvarende. Denne fremgangsmåde er således at foretrække frem for en ekstern finansiering som beskrevet ovenfor, eftersom det er i overensstemmelse med en sanering af Sernams regnskaber og giver en større sikkerhed for kommende transaktioner (på grund af den kortere kundekredit).
- (220) Kommissionen kan således konstatere, at Sernam har erstattet det manglende bidrag fra Geodis på 67 mio. EUR med et tilsvarende middel, hvis ikke et bedre i forhold til en ekstern finansiering, ved at mobilisere de ressourcer, der i for lang tid var blokeret som kundekredit.
- (221) Støtteintensiteten i forbindelse med Sernams omstrukturering er i den nuværende situation (kaldet Sernam 2 i nedenstående skema) således på 81 % i forhold til en støtteintensitet på 87 % for Sernam 1. Dette tager højde for den kendsgerning, at Sernam med sine egne midler har kompenseret for det finansieringsbehov på 67 mio. EUR, som skulle dækkes af Geodis, og at Sernam ligeledes med sine egne midler skal kompensere for det supplerende finansieringsbehov på 41 mio. EUR, hvilket virksomheden burde være i stand til at gøre, bl.a. ved at sælge sine landevejsaktiviteter og andre midler.
- (222) Der skal til beløbet på 556 mio. EUR⁽¹⁾ tilføjes en kompensation på 34 mio. EUR og 21 mio. EUR fra SNCF for kontrakterne mellem SNCF og Sernam om transport af bagage, transport af aviser og blade og transport af udstyr i løbet af de 11 måneder i SCS Sernams regnskabsår 2000, som er blevet erklæret i overensstemmelse med Sernam 1-beslutningen. Eftersom Frankrig har opfyldt sine forpligtelser til at åbne markederne for transport af udstyr, transport af aviser og blade og transport af bagage for SNCF, stadfæster Kommissionen sin vurdering fra Sernam 1-beslutningen, ifølge hvilken beløbet på 55 mio. EUR, der blev betalt for ovennævnte kontrakter i løbet af 11 måneder i regnskabsåret 2000, kan tillades inden for rammerne af Sernams omstrukturering.

⁽¹⁾ Omfatter SNCF's finansiering af omstruktureringen på 448 mio. EUR, Sernams finansiering på 67 mio. EUR, som Geodis skulle bidrage med (Sernam har i virkeligheden reduceret dette finansieringsbehov ved med egne midler at iværksætte omstruktureringsforanstaltninger) og finansieringen af den foreslåede supplerende støtte på 41 mio. EUR ved hjælp af Sernams egne ressourcer.

(223) **Omstruktureringsomkostninger**

Mio. EUR	Sernam 1	Ændringer	Sernam 2
Omstruktureringsomkostninger	515	41	556
I alt (1)	515		556

Finansieringskilder

Mio. EUR	Sernam 1	Ændringer	Sernam 2
SNCF's bidrag til finansiering af omstruktureringen	448		448
Geodis' bidrag til finansiering af omstruktureringen	67	- 67	0
Sernams bidrag til finansiering af omstruktureringen		67	67
Andre midler, der vil blive tilført af Sernam		41	41
I alt (2)	515		556

Støtteintensitet i forbindelse med Sernam 1-omstruktureringen i %	87		
Støtteintensitet i forbindelse med Sernam 2-omstruktureringen i %			81

Støtte til kontrakterne i mio. EUR	55		55
I alt (3)	55		55

Mio. EUR	Sernam 1		Sernam 2
SNCF's bidrag til finansiering af omstruktureringen	448		448
Støtte til kontrakterne i mio. EUR	55		55
I alt (4) Samlet støtte	503		503

6.3.9. *Iværksættelse og overholdelse af betingelserne*

- (224) Frankrig er forpligtet til at aflevere en årlig rapport om omstruktureringens udvikling og overholdelsen af nærværende beslutning. Den første rapport skal imidlertid afleveres senest 6 måneder efter meddelelsen af nærværende beslutning.

7. KONKLUSION

- (225) Kommissionen konstaterer, at Frankrig har ydet en støtte på 503 mio. EUR ⁽¹⁾ på andre betingelser end dem, der var godkendt i Sernam 1-beslutningen, og på ulovlig vis har ydet en supplerende støtte på 41 mio. EUR.

- (226) Når henses til:

— den skriftlige forpligtelseserklæring, som de franske myndigheder har afgivet efter udtrykkelig anmodning fra Kommissionen, om, at Sernam ikke vil blive favoriseret af SNCF og ikke vil kunne udvikle et monopol for eksprestransport af jernbanegods

— den gennemgribende omstrukturering, der er iværksat af Sernam (vedrørende virksomhedens driftsanlæg og transportplan, den reduktion i kapaciteten, der allerede er gennemført, og de væsentligste innovationer inden for det nye ekspressortiment og TBE) og

— betingelserne i nærværende beslutning

vurderer Kommissionen imidlertid, at støtten på 503 mio. EUR til fordel for Sernam er forenelig med traktaten, eftersom:

— Sernams rentabilitet vil kunne genoprettes inden for en passende frist

⁽¹⁾ Dette beløb består af 448 mio. EUR i ren omstrukturingsstøtte fra SNCF og 55 mio. EUR i støtte til kontrakterne, hvilket repræsenterer 503 mio. EUR.

- der ikke vil opstå konkurrencevridninger, der strider imod de fælles interesser
- støtten vil blive reduceret til det strengt nødvendige minimum, da det samlede finansieringsbehov, der er godkendt i Sernam 1-beslutningen (570 mio. EUR⁽¹⁾), reduceres med 67 mio. EUR som følge af det manglende bidrag fra Geodis, hvilket det dog har været muligt at finansiere ved at realisere Sernams egne ressourcer, og da den supplerende støtte på 41 mio. EUR skal tilbagesøges med renter —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Statsstøtten på 503 mio. EUR til virksomheden Sernam, der blev godkendt i maj 2001, er forenelig med fællesmarkedet, såfremt betingelserne i artikel 3 og 4 er opfyldt.
2. Statsstøtten på 41 mio. EUR, som Frankrig har ydet virksomheden Sernam, er uforenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

1. Frankrig træffer alle nødvendige foranstaltninger for hos støttemodtageren at tilbagesøge den i artikel 1, stk. 2, omhandlede støtte, som allerede er ulovligt udbetalt til denne.
2. Tilbagesøgningen skal ske omgående i overensstemmelse med national lovgivning, hvis denne giver mulighed for at efterkomme beslutningen hurtigt og effektivt. Den støtte, der skal tilbagebetales, pålægges renter fra det tidspunkt, den blev udbetalt til støttemodtageren, indtil den er blevet tilbagebetalt. Renterne beregnes på basis af den referencesats, der anvendes til at beregne subventionsækvivalenten for regionalstøtte.

Artikel 3

1. Nedenstående betingelser skal opfyldes, jf. dog stk. 2:
 - a) Sernam må kun udvikle sine aktiviteter inden for kurertransport med jernbane (konceptet »Train bloc express« (TBE)). I denne henseende garanterer SNCF at tilbyde enhver anden operatør, der måtte anmode herom, samme betingelser som Sernam med henblik på udvikling af jernbanegods-transport (TBE).
 - b) Samtidig skal Sernam i en periode på to år at regne fra datoen for meddelelsen af nærværende beslutning foretage

en fuldstændig udskiftning af sine egne midler og tjenester til landevejstransport med midler og tjenester fra en eller flere virksomheder, der er juridisk og økonomisk uafhængige af SNCF, og som vælges efter en åben, gennemskelig og ikke-diskriminerende procedure.

Ved Sernams egne midler og tjenester til landevejstransport forstås samtlige midler til landevejstransport, herunder køretøjer til landevejstransport, som virksomheden ejer eller leaser/lejer.

De virksomheder, der overtager Sernams aktiviteter inden for landevejstransport, skal sikre, at alle transportydelse udføres med deres egne midler.

2. Hvis Sernam sælger sine aktiver »en bloc« inden den [...] til markedsprisen til en virksomhed, der ikke har nogen juridisk forbindelse med SNCF, efter en åben, gennemskelig og ikke-diskriminerende procedure, finder betingelserne i stk. 1 ikke anvendelse.

Artikel 4

Ethvert delvist eller fuldstændigt salg af Sernam skal foretages til markedsprisen efter en gennemskelig procedure, der er åben for alle Sernams konkurrenter. Det påhviler i så fald Sernam at tilbagebetale støtten på 41 mio. EUR, hvis virksomheden fortsætter med at eksistere.

Artikel 5

Frankrig underretter senest to måneder efter meddelelsen af nærværende beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. oktober 2004.

På Kommissionens vegne
LOYOLA DE PALACIO
Næstformand

(¹) Dette beløb består af 448 mio. EUR fra SNCF, 55 mio. EUR til kontrakterne og 67 mio. EUR, som Geodis skulle bidrage med.

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 20. marts 2006

om detaljerede tekniske krav i forbindelse med udførelse af de prøvninger, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/66/EF om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer

(meddelt under nummer K(2006) 776)

(EØS-relevant tekst)

(2006/368/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/66/EF af 26. oktober 2005 om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF⁽¹⁾, navnlig artikel 4, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I direktiv 2005/66/EF anføres de grundlæggende krav for EF-typegodkendelse af motorkøretøjer hvad angår anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse samt for typegodkendelse af systemer til frontal beskyttelse som separate tekniske enheder.
- (2) Det er nødvendigt at fastlægge detaljerede tekniske krav for de prøvninger, der er fastlagt i bilag I, punkt 3, til nævnte direktiv.
- (3) Da disse prøvninger er baseret på det videnskabelige arbejde, der er udført i Det Europæiske Udvalg for Eksperimentalkøretøjer (European Enhanced Vehicle Safety Committee — EEVC), bør de detaljerede tekniske krav også baseres på EEVC's anbefalinger.
- (4) For at sikre fodgængeres og andre trafikanters sikkerhed bør det være muligt at typegodkende et system til frontal beskyttelse, som er konstrueret til mere end én køretøjstype, separat for hver type. Det bør dog være muligt for prøvningsmyndigheden at afstå fra yderligere prøvninger, hvis der er en tilstrækkelig lighed mellem de køretøjstyper, som systemet til frontal beskyttelse er bestemt til, eller mellem systemet til frontal beskyttelse og modeller, der allerede har gennemgået en prøvning.
- (5) De i denne beslutning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved direktiv 70/156/EØF —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. De detaljerede tekniske krav, der er nødvendige for at udføre de prøvninger vedrørende anvendelse af systemer til frontal beskyttelse i form af originaludstyr monteret på et køretøj eller i form af separate tekniske enheder, som er omhandlet i bilag I, punkt 3, til direktiv 2005/66/EF, er fastlagt i bilaget til nærværende beslutning.

2. Hvis et system til frontal beskyttelse, der skal prøves med henblik på typegodkendelse som originaludstyr monteret på et køretøj, er konstrueret til anvendelse på mere end én køretøjstype, typegodkendes systemet separat for hver af de køretøjstyper, som det er bestemt til.

Prøvningsmyndigheden har dog beføjelse til at afstå fra yderligere prøvninger, hvis ligheden mellem de pågældende køretøjstyper eller mellem de pågældende systemer til frontal beskyttelse anses for at være tilstrækkelig stor.

Artikel 2

Denne beslutning anvendes fra den 26. november 2006.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. marts 2006.

På Kommissionens vegne

GÜNTER VERHEUGEN

Næstformand

(¹) EUT L 309 af 25.11.2005, s. 37.

BILAG

INDHOLDSFORTEGNELSE

DEL I	
Definitioner	34
DEL II	
Kapitel I: Prøveopstilling	37
Kapitel II: Krav til prøvningen	37
Kapitel III: Underbensattrap mod frontalbeskyttelsessystem	38
Kapitel IV: Låratrap mod frontalbeskyttelsessystem	42
Kapitel V: Låratrap mod frontalbeskyttelsessystemets forkant	44
Kapitel VI: Barneattraphoved/lille voksenattraphoved mod frontalbeskyttelsessystem	49
Tillæg 1: Slaglegemecertificering	51

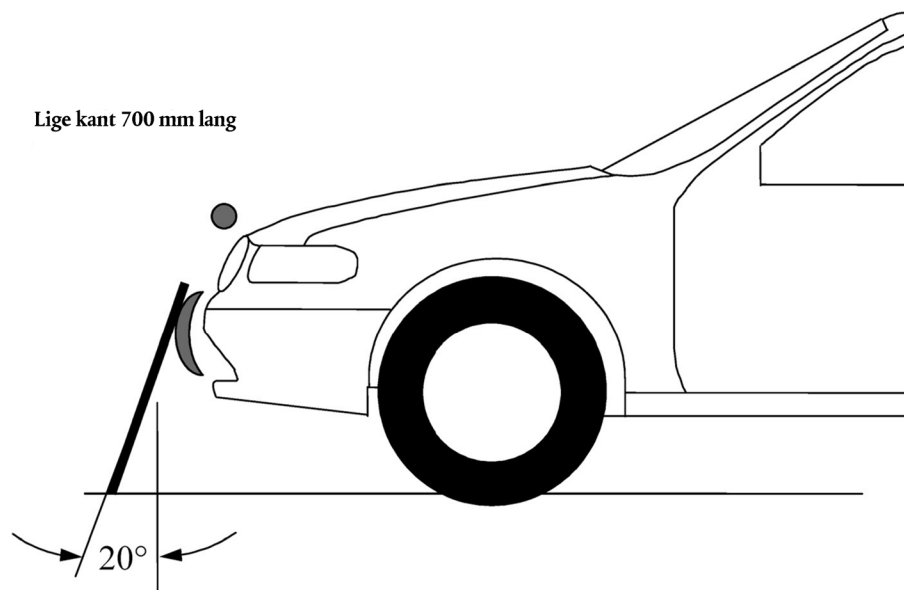
DEL I

1. DEFINITIONER

Ud over definitionerne i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/66/EF og i punkt 1 i direktivets bilag I, gælder følgende:

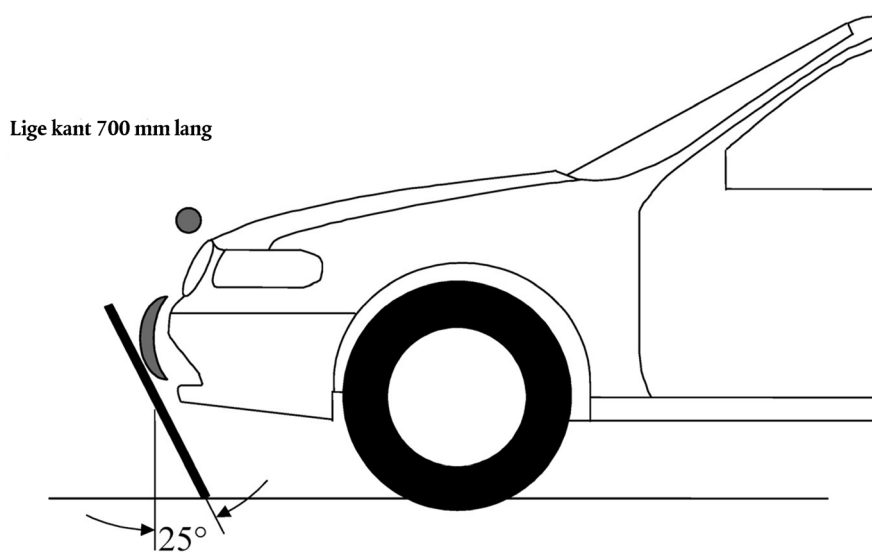
- 1.1. »Jordreferenceniveau« er det vandrette plan, som er parallelt med jordplanet og repræsenterer jordniveau for et køretøj, som bringes til stilstand på en plan overflade med håndbremsen trukket an og køretøjet i sin normale kørestilling.
- 1.2. »Frontalbeskyttelsessystemets hjørne« er frontalbeskyttelsessystemets berøringspunkt med et vertikalplan, som danner en vinkel på 60° med køretøjets langsgående vertikalplan og tangerer frontalbeskyttelsessystemets overflade. Planets underkant skal være i jordreferenceniveau, som beskrevet i punkt 1.1, og overkanten skal være i en højde af 600 mm (se figur 5).
- 1.3. »Tredjedel af frontalbeskyttelsessystemet« er det geometriske spor mellem frontalbeskyttelsessystemets hjørner, målt med et fleksibelt bånd langs frontalbeskyttelsessystemets ydre horisontale omrids, delt i tre lige store dele.
- 1.4. »Frontalbeskyttelsessystemets forkant« er frontalbeskyttelsessystemets øverste, ydre opbygning med udelukkelse af kølerhjelme og skærme, forlygterandens over- og sidedel og eventuelt andet påmonteret udstyr som f.eks. gitre, der kun tjener til at beskytte lygterne (se figur 4).
- 1.5. »Højde af frontalbeskyttelsessystemets forkant« for hver sektion af frontalbeskyttelsessystemet er den vertikale afstand mellem jordreferenceniveauet og referencelinjen for frontalbeskyttelsessystemets forkant, når køretøjet befinder sig i sin normale kørestilling.
- 1.6. »Fremspring på frontalbeskyttelsessystemet« for ethvert punkt på frontalbeskyttelsessystemet er den horisontale afstand mellem frontalbeskyttelsessystemets øvre referencelinje og det punkt på frontalbeskyttelsessystemet, der skal bestemmes. Denne afstand skal måles i et vertikalt plan, der er parallelt med køretøjets langsgående vertikalplan.
- 1.7. »Hjørne af frontalbeskyttelsessystemets forkant« er frontalbeskyttelsessystemets berøringspunkt med et vertikalplan, som danner en vinkel på 45° med køretøjets langsgående vertikalplan og tangerer frontalbeskyttelsessystemets overflade. Planets underkant skal befinde sig i en højde af 200 mm under frontalbeskyttelsessystemets højeste del, dog mindst i en højde af 600 mm.
- 1.8. »Tredjedel af frontalbeskyttelsessystemets forkant« er det geometriske spor mellem hjørnerne af frontalbeskyttelsessystemets forkant, målt med et fleksibelt bånd langs frontalbeskyttelsessystemets ydre horisontale omrids, delt i tre lige store dele.
- 1.9. »Frontalbeskyttelsessystemets indhyllingsafstand« for ethvert punkt på frontalbeskyttelsessystemet er afstanden til det pågældende punkt målt med et fleksibelt bånd, der holdes i køretøjets langsgående vertikalplan. Båndet holdes stramt, mens den ene ende berører det pågældende punkt og den anden jorden. Den ende, der rører jorden, skal være placeret lodret under båndets laveste berøringspunkt med køretøjets frontalbeskyttelsessystem (se figur 3). Køretøjet er anbragt i sin normale kørestilling.

- 1.10. »Essentielle ydre frontendedimensioner« er faste punkter i prøvningsrammen, der repræsenterer alle punkter på den faktiske påtænkte køretøjstype, hvor frontalbeskyttelsessystemet med sandsynlighed vil komme i berøring med køretøjet under prøvningen.
- 1.11. Benattrapslaglegemetets »knæcentrum« er det punkt, hvorom knæet faktisk bøjer.
- 1.12. Benattrapslaglegemetets »lårben« er alle de komponenter eller dele af komponenter (herunder kød, hud, dæmper, instrumentering og beslag, snoretræk osv., der er fastgjort til attrappen og bestemt til at sætte den i bevægelse), som er beliggende over knæcentrum.
- 1.13. Benattrapslaglegemetets »skinneben« er alle de komponenter eller dele af komponenter (herunder kød, hud, instrumentering og beslag, snoretræk osv., der er fastgjort til attrappen og bestemt til at sætte den i bevægelse), som er beliggende under knæcentrum. Det skal bemærkes, at skinnebenet, ifølge den angivne definition, omfatter tillæg for masse osv. af foden.



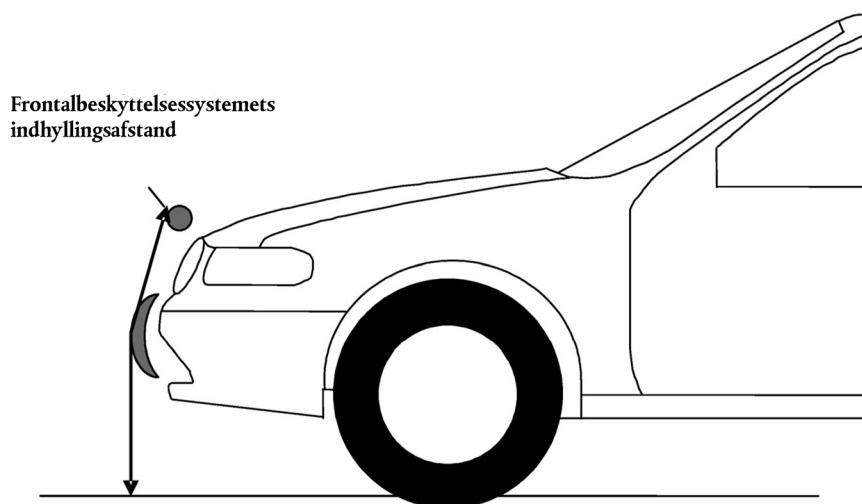
Figur 1

Bestemmelse af frontalbeskyttelsessystemets øvre referencelinje



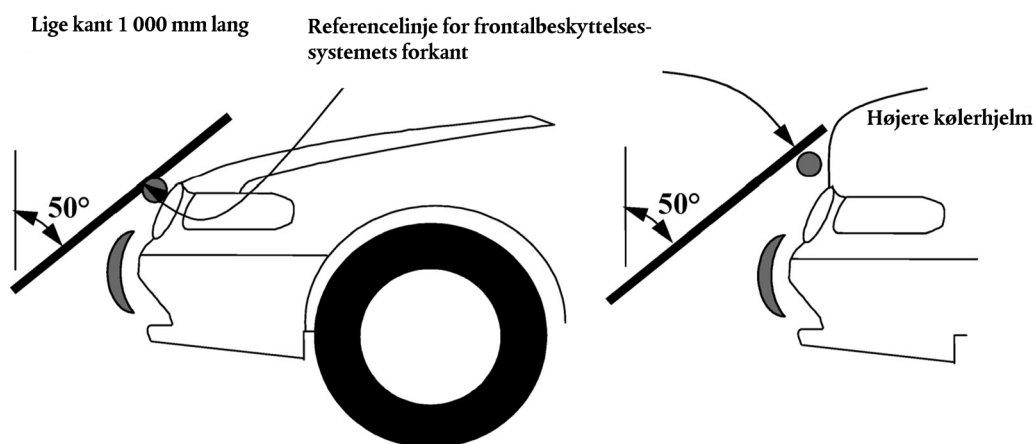
Figur 2

Bestemmelse af frontalbeskyttelsessystemets nedre referencelinje



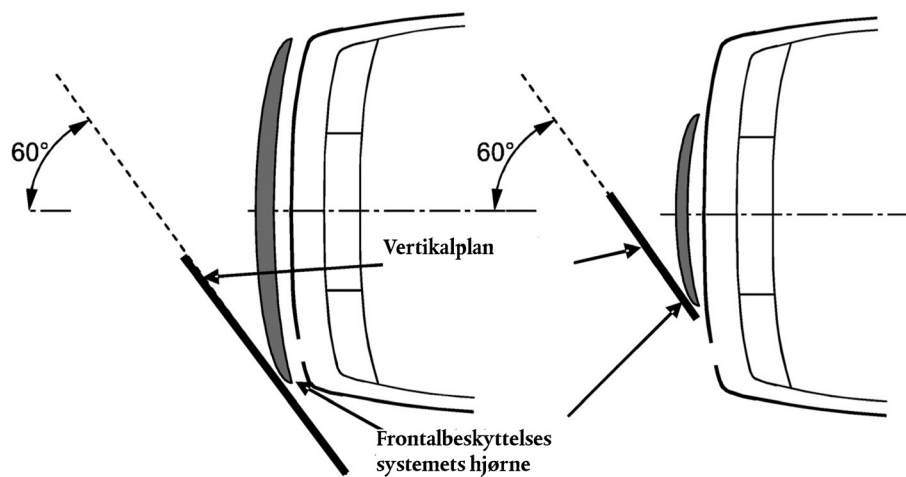
Figur 3

Bestemmelse af frontalbeskyttelsessystemets indhyllingsafstand



Figur 4

Bestemmelse af referencelinjen for frontalbeskyttelsessystemets forkant



Figur 5

Bestemmelse af frontalbeskyttelsessystemets hjørne

DEL II

Kapitel I

Prøveopstilling

1. Prøvning af frontalbeskyttelsessystemet som originaludstyr monteret på køretøj.
 - 1.1. Det frontalbeskyttelsessystem, der er monteret på køretøjet, skal opfylde de bestemmelser, der er fastlagt i punkt 2 i bilag I til direktiv 2005/66/EF.
 - 1.2. Køretøjet skal befinde sig i sin normale kørestilling og skal enten være forsvarligt anbragt på en hævet understøtning eller stå på en plan overflade med håndbremsen antrukket. Det frontalbeskyttelsessystem, der skal prøves, skal være monteret på køretøjet. Monteringsvejledningen fra fabrikanten af frontalbeskyttelsessystemet skal følges, og den bør omfatte tilspændingsmomenter for alle befæstelser.
 - 1.3. Alle anordninger til beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter skal være korrekt aktiveret inden og/eller være aktive under den pågældende prøvning. Ansøgeren skal påvise, at anordningen fungerer efter hensigten, hvis køretøjet rammer en fodgænger eller anden blød trafikant.
 - 1.4. Eventuelle køretøjskomponenter, som kan skifte form eller position, f.eks. forsænkede forlygter, bortset fra aktive anordninger til beskyttelse af fodgængere eller andre bløde fabrikanter, skal indstilles til den form eller position, som af prøvningsmyndigheden anses for mest hensigtsmæssig ved udførelse af disse prøvninger.
2. Prøvning af et frontalbeskyttelsessystem som en separat teknisk enhed.
 - 2.1. Hvis der kun indgives et frontalbeskyttelsessystem til prøvning, skal det være muligt at opfylde de bestemmelser, der er fastlagt i punkt 2 i bilag I til direktiv 2005/66/EF, når det er monteret på den køretøjstype, som typegodkendelsen for den separate tekniske enhed vedrører.
 - 2.2. Prøvningen kan udføres enten med frontalbeskyttelsessystemet monteret på et køretøj af den type, som det er beregnet til, eller på en prøvningsramme, der nøje repræsenterer den pågældende køretøjstypes essentielle ydre frontendedimensioner. Hvis frontalbeskyttelsessystemet, når man anvender en prøvningsramme, kommer i berøring med prøvningsrammen under prøvningen, skal prøvningen gentages med frontalbeskyttelsessystemet monteret på den køretøjstype, som det er beregnet til. Hvis prøvningen udføres med frontalbeskyttelsessystemet monteret på et køretøj, finder bestemmelserne i punkt 1 anvendelse.

Kapitel II

Krav til prøvningen

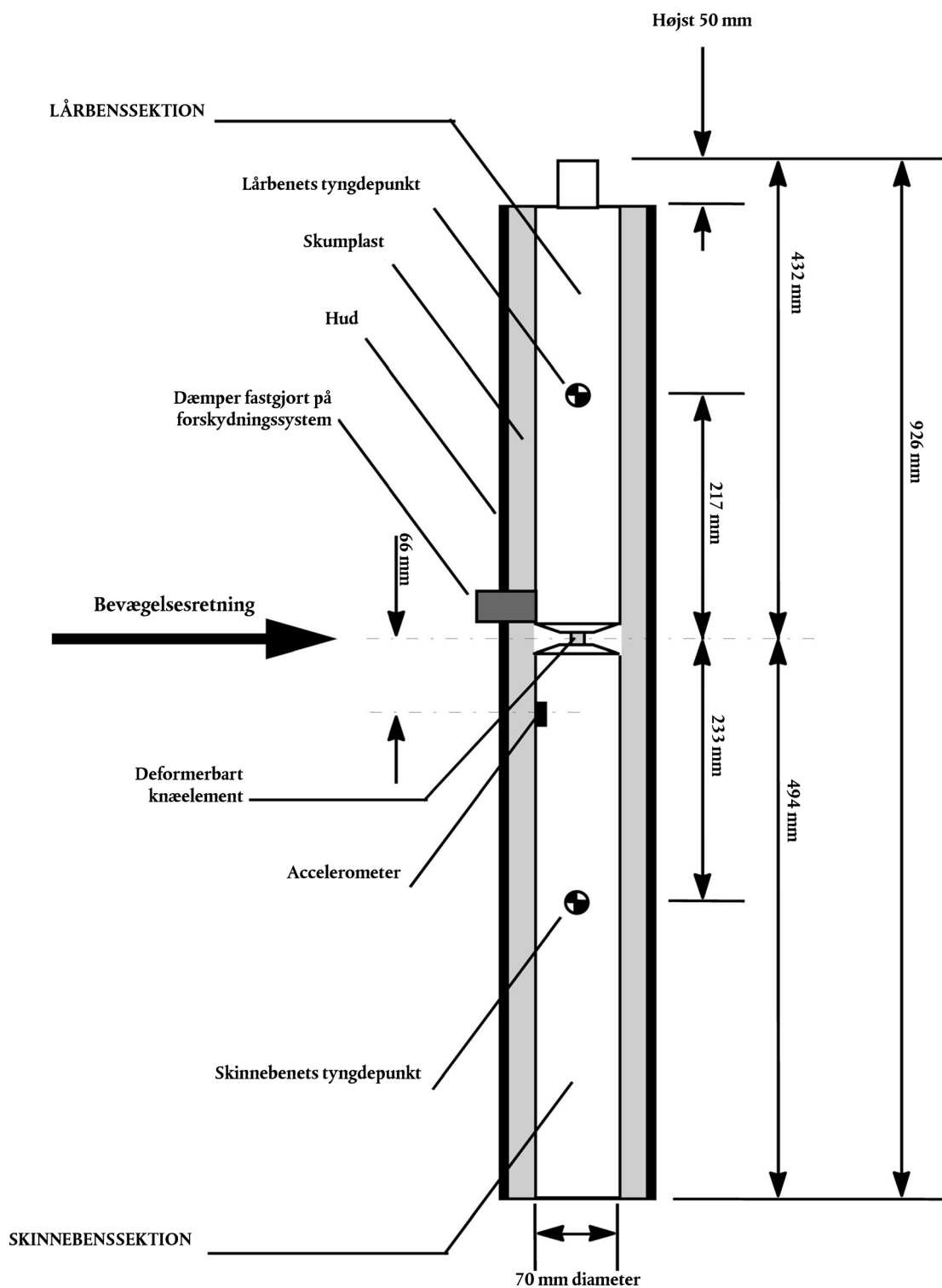
1. For at blive godkendt skal frontalbeskyttelsessystemer opfylde de bestemmelser, der er fastlagt i punkt 3 i bilag I til direktiv 2005/66/EF.
2. Fremdrivningssystemer
 - 2.1. Underbensatrapslaglegemet til prøvning mod frontalbeskyttelsessystemet skal i anslagsøjeblikket være i »fri flugt«. Slaglegemet skal frigøres til fri flugt i en sådan afstand, at prøvningsresultaterne ikke påvirkes ved, at slaglegemet kommer i berøring med fremdrivningssystemet under slaglegemets tilbageslag.
 - 2.2. Låratrapslaglegemet til prøvning mod frontalbeskyttelsessystemet og frontalbeskyttelsessystemets øvre forkant skal være fastgjort til fremdrivningssystemet med et momentbegrænsende led for at undgå store excentriske belastninger, som skader føringssystemet. Føringssystemet skal være udstyret med lavfriktionsstyreskinner, som er ufølsomme for ikke-aksiale belastninger, og som bevirker, at slaglegemet ikke kan bevæge sig i nogen anden end den foreskrevne anslagsretning, når den er i berøring med frontalbeskyttelsessystemet. Styreskinnerne skal forhindre bevægelse i andre retninger, herunder rotation om enhver anden akse.
 - 2.3. Barneatrapshoved/lille voksenatrapshoved-slaglegemet til prøvning mod frontalbeskyttelsessystemet skal i anslagsøjeblikket være i »fri flugt«. Slaglegemet skal frigøres til fri flugt i en sådan afstand fra frontalbeskyttelsessystemet, at prøvningsresultaterne ikke påvirkes ved, at slaglegemet kommer i berøring med fremdrivningssystemet under slaglegemets tilbageslag.
 - 2.4. Slaglegemerne kan fremdrives af en trykluft-, fjeder- eller hydraulisk pistol eller på anden måde, som kan godtgøres at give samme resultat.

Kapitel III

Underbensattrap mod frontalbeskyttelsessystem

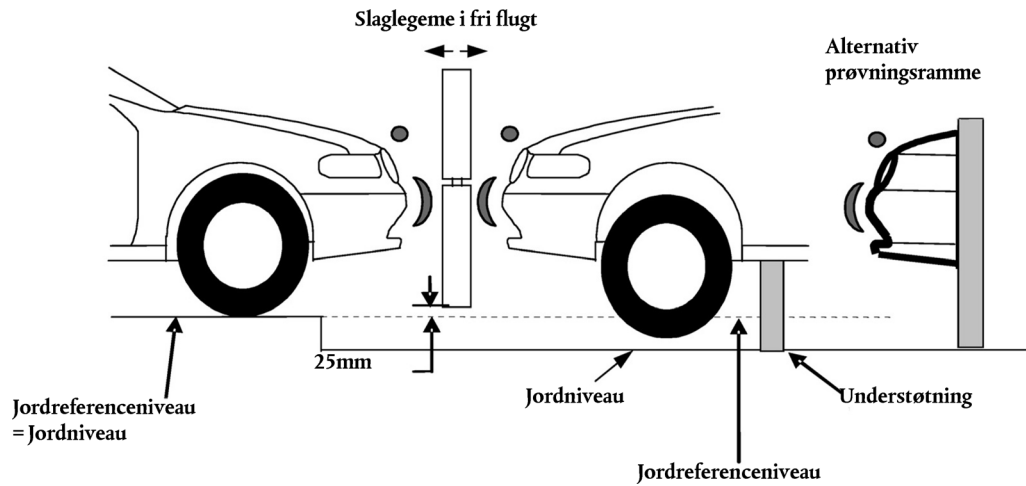
1. Prøvningens formål
 - 1.1. Prøvning af opfyldelse af kravene i punkt 3.1.1 i bilag I til direktiv 2005/66/EF.
2. Prøvepunkter
 - 2.1. Der udføres mindst tre prøvninger af underbensattrap mod frontalbeskyttelsessystem på prøvepunkter mellem frontalbeskyttelsessystemets øvre og nedre referencelinje (se figur 1 og 2). Prøvepunkterne skal være i de positioner, som af prøvningsmyndigheden anses for med størst sandsynlighed at kunne medføre kvæstelser. Prøvninger udføres med forskellige typer opbygning, hvis disse er forskellige i de områder, der skal vurderes. De punkter, som er prøvet af prøvningsmyndighederne, skal være angivet i prøvningsrapporten.
3. Prøvningsapparat
 - 3.1. Underbensattrapslaglegemet skal bestå af to skumpolstrede stive segmenter, som repræsenterer lårbenet (femur) og skinnebenet (tibia), samlet i et deformerbart simuleret knæled. Slaglegemet skal have en samlet længde på 926 ± 5 mm, og det skal opfylde kravene i punkt 5 i dette kapitel og i figur 6. Beslag, snoretræk osv., som er fastgjort til slaglegemet og er bestemt til at sætte det i bevægelse, kan rage ud over de i figur 6 angivne mål.
 - 3.2. Der skal monteres transducere til måling af knæets bøjningsvinkel og knæets forskydningsdeformation. Et enakset accelerometer skal monteres på den ikke-anslåede side af skinnebenet tæt ved knæledet, med den følsomme akse i anslagsretningen.
 - 3.3. Instrumenteringens følsomhed CFC, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 180 for alle transducere. CAC-følsomheden, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 50° for knæets bøjningsvinkel, 10 mm for forskydningsdeformation og 500 g for acceleration.
 - 3.4. Slaglegemet skal overholde præstationskravene i punkt 2 i tillæg I og være monteret med deformerbare knæelementer fra samme produktionsbatch, som er anvendt ved certificeringsprøvningerne. Slaglegemet skal også være monteret med skumplast udskåret fra en af indtil fire på hinanden følgende plader af Confor™-materiale eller tilsvarende fra samme produktionsbatch (skåret af en enkelt blok skum); det kræves, at skum fra en af disse plader er anvendt ved den dynamiske certificeringsprøve, og at vægten af hver enkelt af disse plader højst afviger med 2 procent fra vægten af den plade, der blev anvendt ved certificeringsprøven. Det certificerede slaglegeme kan anvendes til højst 20 anslag, før det skal recertificeres. Til hver prøvning skal anvendes nye, plastisk deformerbare knæelementer. Slaglegemet skal også recertificeres, hvis der er gået over et år siden sidste certificering, eller hvis udgangssignalet fra nogen af slaglegemets transducere ved noget anslag har oversteget den foreskrevne CAC.
 - 3.5. Slaglegemet skal monteres, fremdrives og udløses som beskrevet i kapitel II.
4. Prøvningsmetode
 - 4.1. Den stabiliserede temperatur af prøvningsapparat og køretøj eller separate tekniske enhed skal være $20 \text{ }^\circ\text{C} \pm 4 \text{ }^\circ\text{C}$.
 - 4.2. Prøvninger af frontalbeskyttelsessystemet udføres på de punkter, der er udvalgt i overensstemmelse med punkt 2.1.
 - 4.3. Anslagsretningen skal være i det horisontale plan og parallelt med frontalbeskyttelsessystemets langsgående vertikalplan som monteret på køretøjet eller monteringsrammen. Tolerancen for retningen af hastighedsvektoren i det horisontale plan og det langsgående plan skal i det øjeblik, den første berøring indtræffer, være $\pm 2^\circ$.
 - 4.4. Slaglegemets akse skal være vinkelret på det horisontale plan med en tolerance på $\pm 2^\circ$ i tværplan og længdeplan. Det horisontale plan, længdeplanet og tværplanet er ortogonale i forhold til hinanden (se figur 8).
 - 4.5. Slaglegemets nederste ende skal med en tolerance på ± 5 mm befinde sig 25 mm over jordreferenceniveau i det øjeblik, hvor den første berøring med frontalbeskyttelsessystemet indtræffer (se figur 7). Ved indstilling af fremdrivningssystemets højde skal der tages hensyn til tyngdekraftens påvirkning i det tidsrum, hvor slaglegemet er i fri flugt.

- 4.6. Af hensyn til knæleddets korrekte funktion skal slaglegemet på tidspunktet for den første berøring være orienteret om sin lodrette akse med en tolerance på $\pm 5^\circ$ i forhold til den tilsigtede vinkel.
 - 4.7. Når den første berøring finder sted, skal slaglegemets centerlinje med en tolerance på ± 10 mm befinde sig i den valgte anslagsposition.
 - 4.8. Under berøringen mellem slaglegemet og frontalbeskyttelsessystemet må slaglegemet ikke røre jorden eller nogen genstand, som ikke er en del af frontalbeskyttelsessystemet eller køretøjet.
 - 4.9. Slaglegemets anslagshastighed skal, når det rammer frontalbeskyttelsessystemet, være $11,1 \pm 0,2$ m/s. Tyngdekraften skal tages i betragtning ved beregning af anslagshastigheden på grundlag af de målinger, som tages, før den første berøring finder sted.
5. Underbensattrapslaglegeme
- 5.1. Diameteren på lårbenet og skinnebenet skal være 70 ± 1 mm, og de skal begge være dækket af skumplast og hud. Den anvendte skumplast skal være 25 mm tyk ConforTM-skum, type CF-45 eller tilsvarende. Huden skal være fremstillet af neoprenskum med et 0,5 mm tykt nylonklæde på over- og underside og en gennemgående tykkelse på 6 mm.
 - 5.1.1. Længden af lårben og skinneben skal være henholdsvis 432 mm og 494 mm, regnet fra knæcentrum.
 - 5.2. Den samlede masse af lårben og skinneben skal være henholdsvis $8,6 \pm 0,1$ kg og $4,8 \pm 0,1$ kg, og den samlede masse af slaglegemet skal være $13,4 \pm 0,2$ kg.
 - 5.3. Tyngdepunktet af lårben og skinneben skal være beliggende henholdsvis 217 ± 10 mm og 233 ± 10 mm fra knæcentrum.
 - 5.4. Intertimomentet af lårben og skinneben om en vandret akse, som går gennem deres respektive tyngdepunkter og er vinkelret på anslagsretningen, skal være henholdsvis $0,127 \pm 0,010$ kg/m² og $0,120 \pm 0,010$ kg/m².
 - 5.5. Et enakset accelerometer er monteret på den ikke anslåede side af skinnebenet 66 ± 5 mm under knæcentrum, med den følsomme akse i anslagsretningen.
 - 5.6. Slaglegemet skal være forsynet med instrumenter til måling af bøjningsvinkel og forskydningsdeformation mellem lårben og skinneben.
 - 5.7. Forskydningssystemet skal være forsynet med dæmper; denne kan være monteret i ethvert punkt på bagfladen af slaglegemet eller indvendigt. Dæmperens egenskaber skal være sådan, at slaglegemet opfylder både de statiske og dynamiske forskydningskrav og forhindrer for kraftig vibration af forskydningsdeformationssystemet.



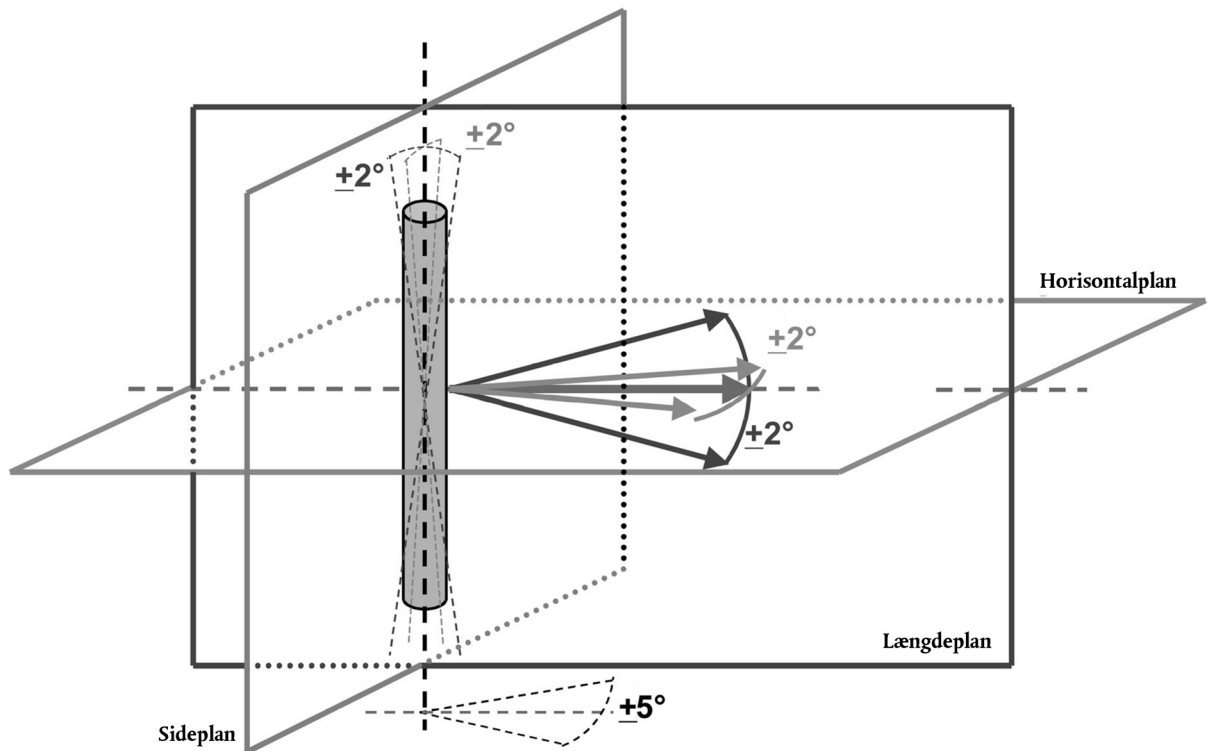
Figur 6

Underbensattrapslaglegeme med hud og skumpolstring



Figur 7

Prøvning af underbensattrap mod frontalbeskyttelsessystem for komplet køretøj i normal kørestilling (til venstre), for komplet køretøj på understøtninger (i midten) og for separate tekniske enheder monteret på prøvningsramme (til højre) (som alternativ til separat teknisk enhed monteret på køretøj)



Figur 8

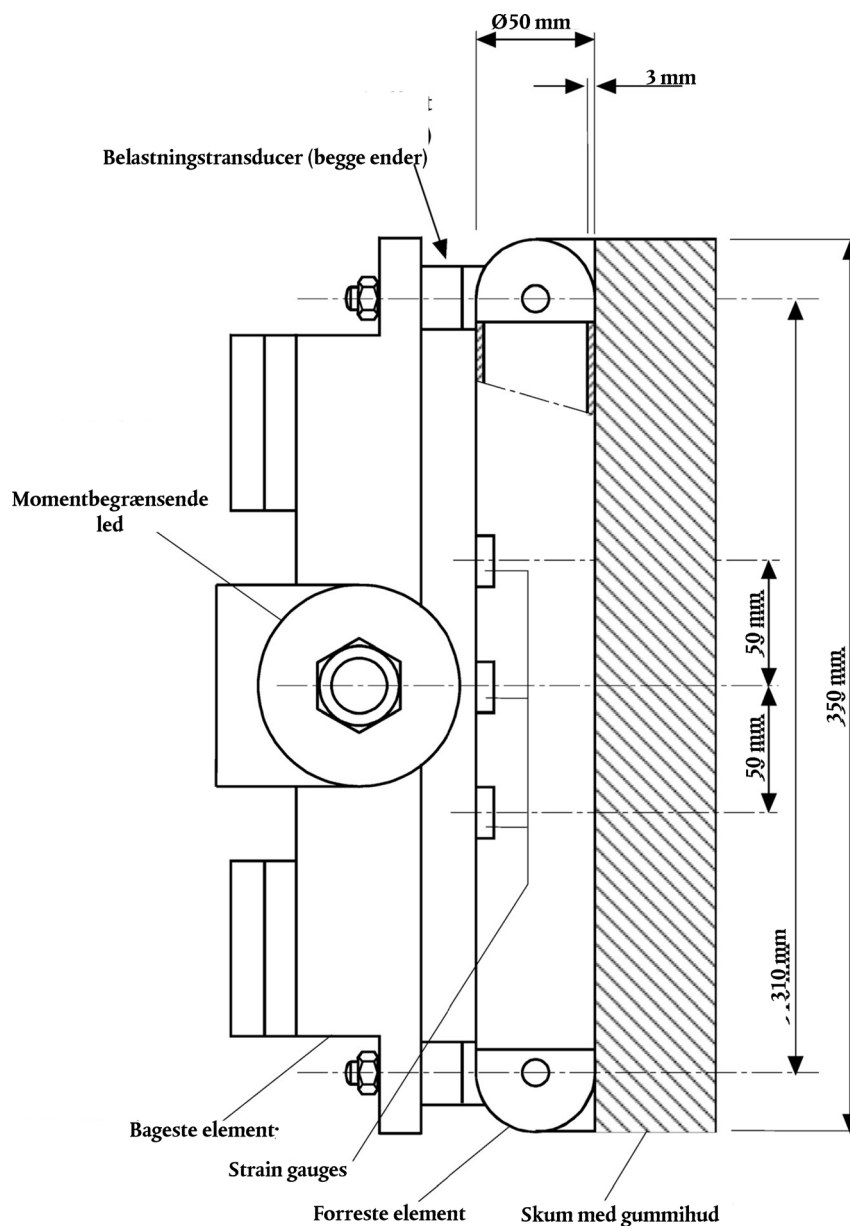
Vinkeltolerancer for underbensattrapslaglegemet i anslagsøjeblikket

Kapitel IV

Låratrap mod frontalbeskyttelsessystem

1. Prøvningens formål
 - 1.1. Prøvning af opfyldelse af kravene i punkt 3.1.2 i bilag I til direktiv 2005/66/EF.
2. Prøvepunkter
 - 2.1. Prøvninger af låratrap mod frontalbeskyttelsessystem skal udføres på prøvepunkter udvalgt af prøvningsmyndigheden i henhold til punkt 2.1 i kapitel III. De punkter, som er prøvet af prøvningsmyndighederne, skal være angivet i prøvningsrapporten.
3. Prøvningsapparat
 - 3.1. Slagleget skal opfylde kravene i punkt 5 i dette kapitel og i figur 9.
 - 3.2. Der skal være monteret to belastningstransducere til individuel måling af de kræfter, som påføres i hver ende af slaglegemet, samt strain gauges, som måler de bøjende momenter i midten af slaglegemet og i positionerne 50 mm på hver side af centerlinjen (se figur 9).
 - 3.3. Instrumenteringens følsomhed CFC, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 180 for alle transducere. CAC-følsomheden, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 10 kN for krafttransducerne og 1 000 Nm for måling af bøjende moment.
 - 3.4. Slagleget skal opfylde præstationskravene i punkt 3 i tillæg I og skal være polstret med skumplast udskåret af samme plade materiale, som anvendes til den dynamiske certificeringsprøvning. Det certificerede slaglegeme kan anvendes til højst 20 anslag, før det skal recertificeres (denne grænse finder ikke anvendelse på komponenter til fremdrivning eller styring). Slagleget skal også recertificeres, hvis der er gået over et år siden sidste certificering, eller hvis udgangssignalet fra nogen af slaglegemets transducere ved noget anslag har oversteget den foreskrevne CAC.
 - 3.5. Slagleget skal monteres og fremdrives som beskrevet i kapitel II.
4. Prøvningsmetode
 - 4.1. Den stabiliserede temperatur af prøvningsapparat og køretøj eller delsystem skal være $20\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$.
 - 4.2. Prøvninger skal udføres mod frontalbeskyttelsessystemet mellem dets hjørner, i punkter udvalgt i henhold til punkt 2.1.
 - 4.3. Anslagsretningen skal være parallelt med frontalbeskyttelsessystemets langsgående akse som monteret på køretøjet eller prøvningsrammen, og låratrappen skal være i lodret stilling på tidspunktet for første berøring. For disse retninger gælder en tolerance på $\pm 2^\circ$. I det øjeblik, hvor den første berøring finder sted, skal slaglegemets centerlinje med en tolerance på $\pm 10\text{ mm}$ både sideværts og lodret være sammenfaldende med det valgte prøvepunkt.
 - 4.4. Ved anslaget mod frontalbeskyttelsessystemet skal slaglegemets hastighed være $11,1 \pm 0,2\text{ m/s}$.
5. Låratrapslaglegeme
 - 5.1. Den samlede masse af låratrapslaglegemet, herunder de fremdrivnings- og føringskomponenter, som fungerer som en del af slaglegemet under anslaget, skal være $9,5\text{ kg} \pm 0,1\text{ kg}$.
 - 5.2. Den samlede masse af det forreste element og de øvrige komponenter foran belastningstransducerne samt de dele af belastningstransducerne, som er placeret foran de aktive elementer, men bortset fra skumplast og hud, skal være $1,95 \pm 0,05\text{ kg}$.
 - 5.3. Den anvendte skumplast skal være to lag 25 mm tyk Confor™-skum, type CF-45, eller tilsvarende. Huden skal være 1,5 mm tyk fiberforstærket gummiplade. Den samlede vægt af skumplast og gummihud skal være $0,6 \pm 0,1\text{ kg}$ (fraregnet eventuelle forstærkninger, ophæng mv., som anvendes til fastgørelse af de bageste kanter af gummihuden til det bageste element). Skum og gummihud skal være foldet bagover, med gummihuden fastgjort gennem afstandsstykker til det bageste element, så siderne af gummihuden holdes parallelle. Skummet skal have en sådan størrelse og form, at der holdes en passende afstand mellem skummet og komponenterne bag det forreste element for at undgå nævneværdige belastningsveje mellem skummet og disse komponenter.

- 5.4. Det forreste element skal være forsynet med strain gauges til måling af bøjende momenter i tre positioner som vist i figur 9, med hver sin separate kanal. Strain gauges er på slaglegemet anbragt på bagsiden af det forreste element. De to yderste strain gauges er placeret 50 ± 1 mm fra slaglegemets symmetriakse. Den midterste strain gauge er med en tolerance på ± 1 mm placeret i symmetriaksen.
- 5.5. Det momentbegrænsende led skal indstilles således, at længdeaksen af det forreste element med en tolerance på $\pm 2^\circ$ er vinkelret på føringsystemets akse, og leddets friktionsmoment er mindst 650 Nm.
- 5.6. Tyngdepunktet af de af slaglegemets dele, som faktisk befinder sig foran det momentbegrænsende led, skal med en tolerance på ± 10 mm befinde sig i slaglegemets langsgående centerlinje.
- 5.7. Afstanden mellem belastningstransducernes centerlinjer skal være 310 ± 1 mm, og diameteren af det forreste element skal være 50 ± 1 mm.



Figur 9

Låratrapslaglegeme

Kapitel V

Låratrap mod frontalbeskyttelsessystemets forkant

1. Prøvningens formål
 - 1.1. Prøvning af opfyldelse af kravene i punkt 3.1.3 i bilag I til direktiv 2005/66/EF.
2. Prøvepunkter
 - 2.1. Der udføres mindst tre prøvninger mod referencelinjen for frontalbeskyttelsessystemets forkant i de punkter, som anses for med størst sandsynlighed at kunne medføre kvæstelser. Prøvninger udføres med forskellige typer opbygning, hvis disse er forskellige i de områder, der skal vurderes. De punkter, som er prøvet af prøvningsmyndighederne, skal være angivet i prøvningsrapporten.
3. Prøvningsapparat
 - 3.1. Slagleget skal opfylde kravene i punkt 5 i kapitel IV og i figur 9.
 - 3.2. Når det anslår mod referencelinjen for den øvre forkant, skal slaglegemets masse afhænge af frontalbeskyttelsessystemets almindelige form og fastsættes i overensstemmelse med punkt 4.
 - 3.3. Der skal være monteret to belastningstransducere til individuel måling af de kræfter, som påføres i hver ende af slaglegemet, samt strain gauges, som måler de bøjende momenter i midten af slaglegemet og i positionerne 50 mm på hver side af centerlinjen (se figur 9).
 - 3.4. Instrumenteringens følsomhed CFC, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 180 for alle transducere. CAC-følsomheden, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 10 kN for krafttransducerne og 1 000 Nm for måling af bøjende moment.
 - 3.5. Slagleget skal opfylde præstationskravene i punkt 3 i tillæg I og skal være polstret med skumplast udskåret af samme plade materiale, som anvendes til den dynamiske certificeringsprøve. Det certificerede slaglegeme kan anvendes til højst 20 anslag, før det skal recertificeres (denne grænse finder ikke anvendelse på komponenter til fremdrivning eller styring). Slagleget skal også recertificeres, hvis der er gået over et år siden sidste certificering, eller hvis udgangssignalet fra nogen af slaglegemets transducere ved noget anslag har oversteget den foreskrevne CAC.
 - 3.6. Slagleget skal monteres og fremdrives som beskrevet i kapitel II.
4. Prøvningsmetode
 - 4.1. Den stabiliserede temperatur af prøvningsapparat og køretøj eller delsystem skal være $20\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$.
 - 4.2. Prøvninger skal udføres mod frontalbeskyttelsessystemets øvre forkant mellem dennes hjørner, i punkter udvalgt i henhold til punkt 2.1.
 - 4.3. Anslagsretningen skal rettes til, således at fremdrivningssystemets centerlinje og det anslående slaglegemes længdeakse er parallelle med frontalbeskyttelsessystemets længdeakse, når dette er monteret på køretøj eller prøvningsramme. For disse retninger gælder en tolerance på $\pm 2^\circ$. I det øjeblik, hvor den første berøring finder sted, skal slaglegemets centerlinje med en tolerance på $\pm 10\text{ mm}$ (se figur 10) være sammenfaldende med det valgte anslagspunkt, og sideværts med en tolerance på $\pm 10\text{ mm}$.
 - 4.4. Den påkrævede anslagshastighed, anslagsvinklen og slaglegemets masse skal bestemmes i henhold til punkt 4.5 og 4.6. Tolerancen for anslagshastigheden er $\pm 2\%$, og tolerancen på anslagsretningen er $\pm 2^\circ$. Tyngdekraften skal tages i betragtning inden tidspunktet for den første berøring. Slaglegetes masse måles med en nøjagtighed bedre end $\pm 1\%$, og hvis den målte værdi afviger fra den foreskrevne, kompenseres herfor ved korrektion af den nødvendige hastighed som angivet i punkt 4.7.1.

- 4.5. Den påkrævede anslags hastighed og anslagsvinklen bestemmes ud fra figur 11 og 12 med reference til den tilsigtede anslagspositions vertikale højde på referencelinjen for frontalbeskyttelsessystemets forkant og frontalbeskyttelsessystemets fremspring.
- 4.6. Den påkrævede anslagsenergi udledes af figur 13 med reference til den tilsigtede anslagspositions vertikale højde, fra jordreferenceniveau, på frontalbeskyttelsessystemets forkant og frontalbeskyttelsessystemets fremspring.
- 4.7. I slaglegemets samlede masse indgår de fremdrivnings- og føringskomponenter, som under anslaget fungerer som en del af slaglegemet, herunder ekstra lodder.

4.7.1. Den påkrævede værdi for slaglegemets masse beregnes som følger:

$$M = 2E/V^2$$

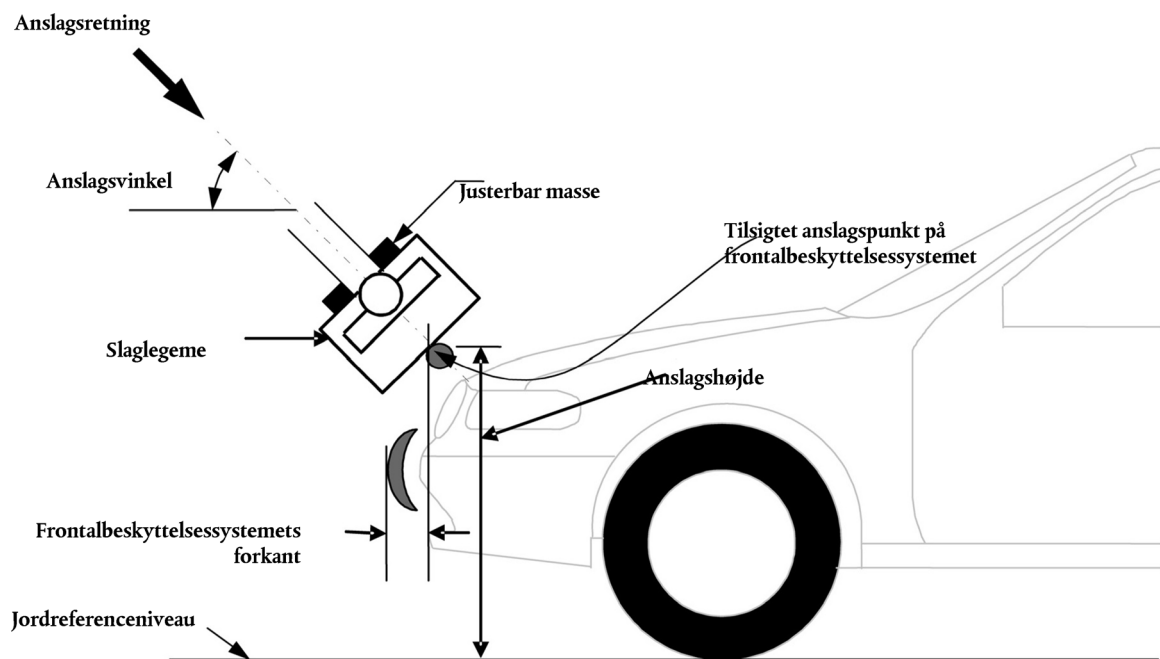
hvor M = masse (kg)

E = påkrævet anslagsenergi (J)

V = påkrævet anslags hastighed (m/s)

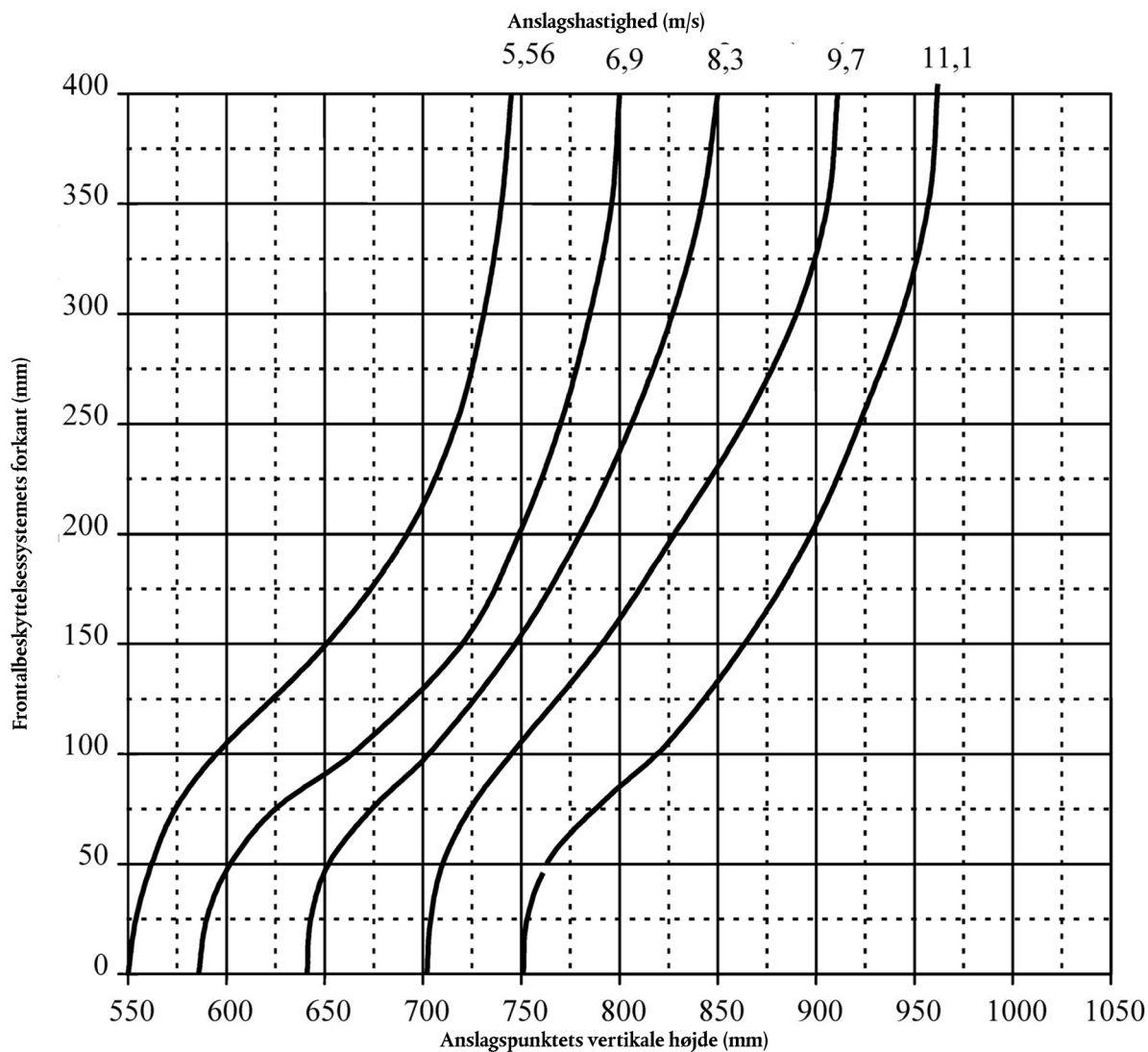
4.7.2. Slaglegemets masse kan korrigeres med indtil $\pm 10\%$ i forhold til den beregnede værdi, forudsat at den nødvendige anslags hastighed ligeledes ændres ved hjælp af ovenstående formel, så slaglegemet stadig har den påkrævede kinetiske energi.

4.7.3. De påkrævede ekstra lodder, som er nødvendige for at opnå den beregnede værdi for slaglegemets masse, som beregnes i henhold til punkt 4.7.1, monteres på bagsiden af det bageste element som vist i figur 9 eller på de komponenter af føringsystemet, som under anslaget fungerer som en del af slaglegemet.



Figur 10

Prøvning af låratrap mod frontalbeskyttelsessystemets forkant

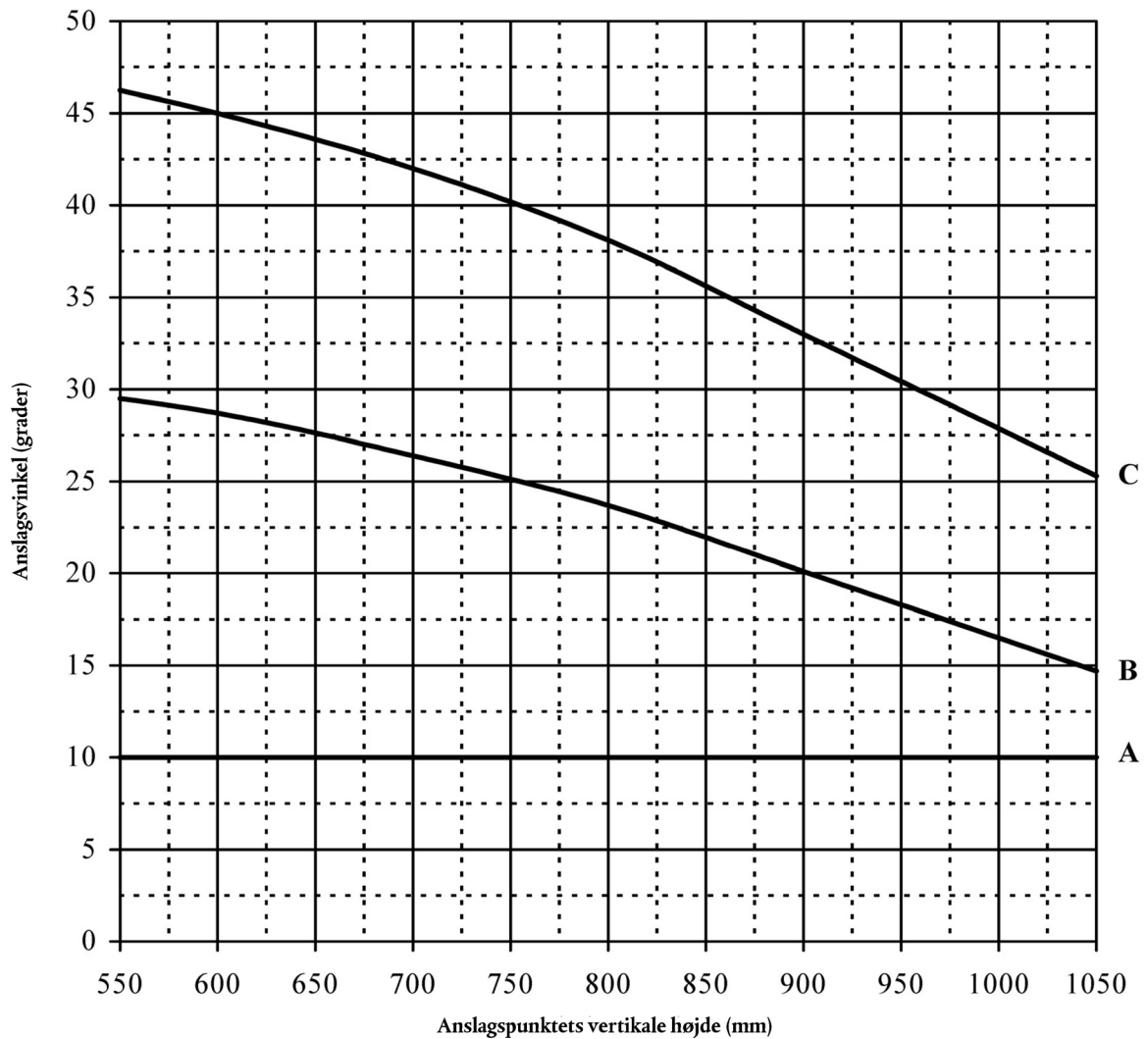


Figur 11

Hastighed af låratrap mod frontalbeskyttelsessystemets forkant

Bemærkninger:

1. Der interpoleres vandret mellem kurverne.
2. For konfigurationer under 5,56 m/s afprøves ved 5,56 m/s.
3. For konfigurationer over 11,1 m/s afprøves ved 11,1 m/s.
4. Er fremspringet negativt, afprøves som for fremspring nul.
5. Er fremspringet over 400 mm, afprøves som for 400 mm.



Figur 12

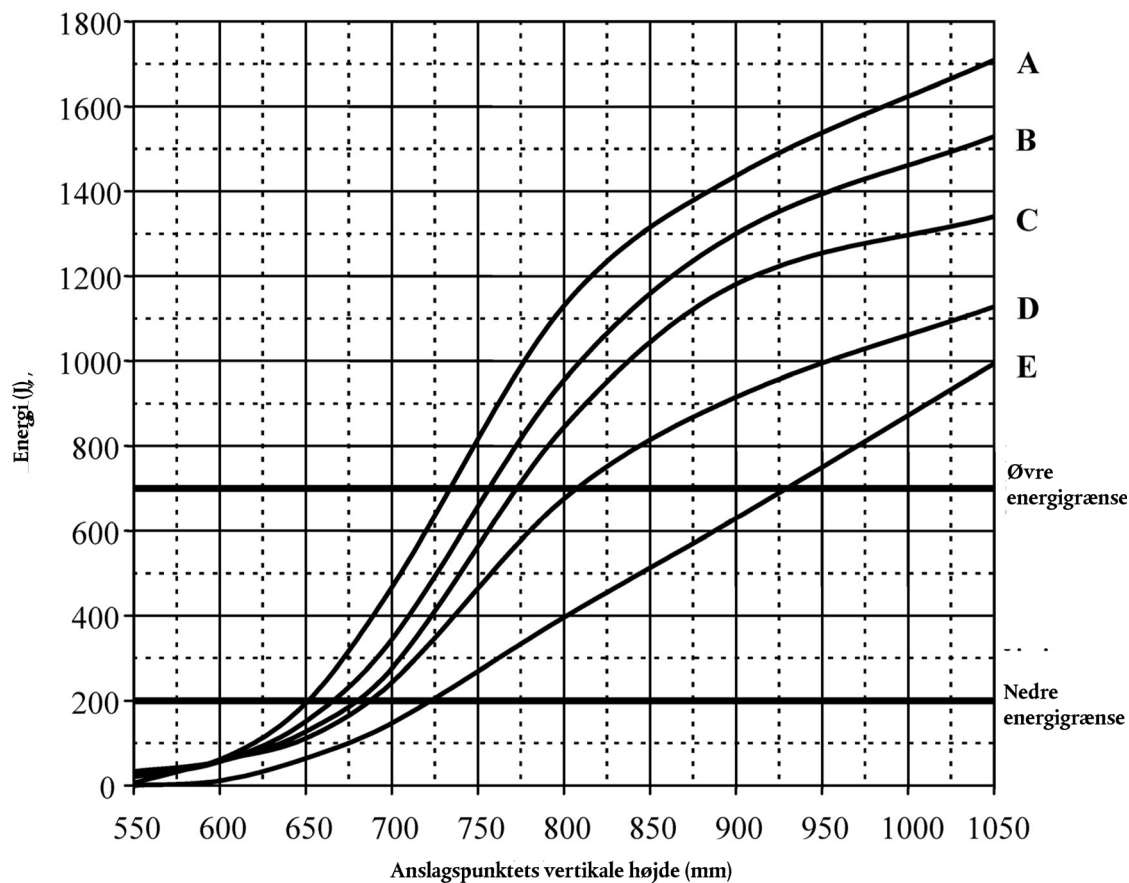
Anslagsvinkel for låratrap mod frontalbeskyttelsessystemets forkant

Forklaring:

- A = 0 mm frespring
- B = 50 mm frespring
- C = 150 mm frespring

Bemærkninger:

1. Der interpoleres lodret mellem kurverne.
2. Ved negativt frespring
 - Der afprøves som ved frespring nul.
3. Ved frespring over 150 mm
 - Der afprøves som for 150 mm.
4. Ved højder af anslagspunktet over 1 050 mm
 - Der afprøves som for 1 050 mm.



Figur 13

Kinetisk energi af lårtrap mod frontalbeskyttelsessystemets forkant

Forklaring:

- A = 50 mm fremspring
- B = 100 mm fremspring
- C = 150 mm fremspring
- D = 250 mm fremspring
- E = 350 mm fremspring

Bemærkninger:

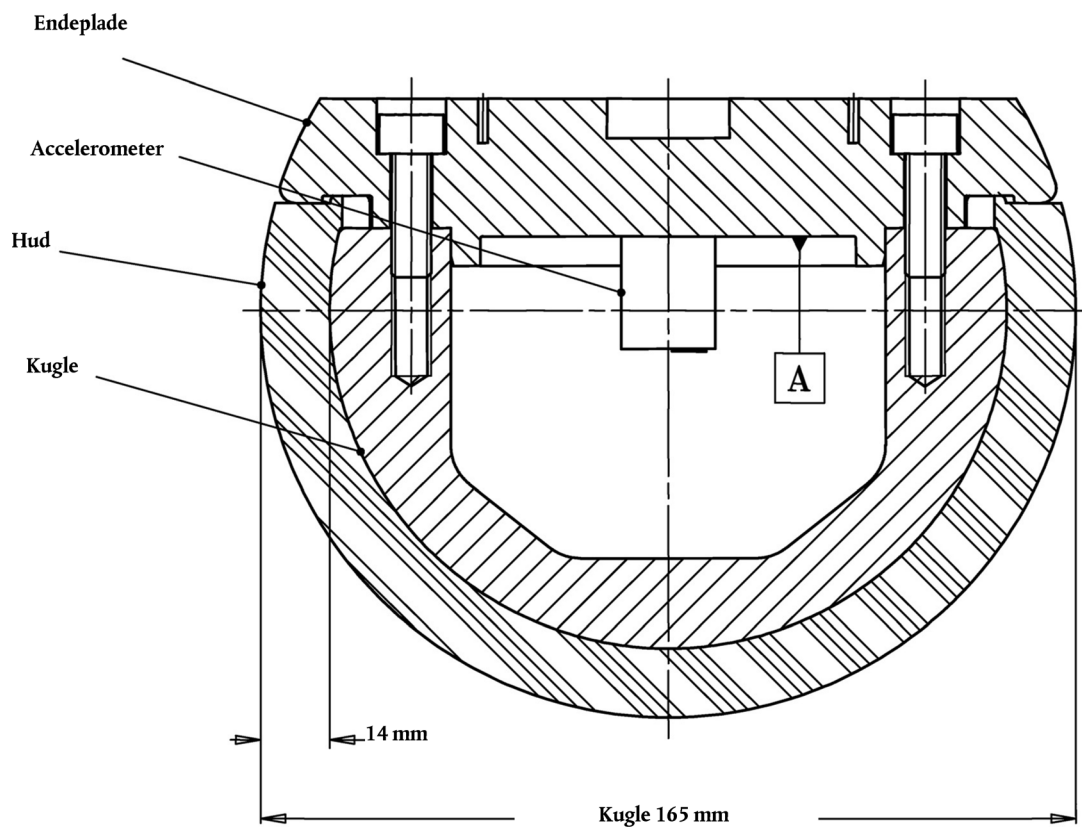
1. Der interpoleres lodret mellem kurverne.
2. Ved fremspring under 50 mm
 - Der afprøves som for 50 mm.
3. Ved fremspring over 350 mm
 - Der afprøves som for 350 mm.
4. Ved højder af anslagspunktet over 1 050 mm
 - Der afprøves som for 1 050 mm.
5. Ved påkrævet kinetisk energi over 700 J
 - Der afprøves ved 700 J.
6. Ved påkrævet kinetisk energi lig med eller mindre end 200 J
 - Der afprøves ved 200 J.

Kapitel VI

Barneattraphoved/lille voksenattraphoved mod frontalbeskyttelsessystem

1. Prøvningens formål
 - 1.1. Prøvning af opfyldelse af kravene i punkt 3.1.4 i bilag I til direktiv 2005/66/EF.
2. Prøvepunkter
 - 2.1. Prøvepunkterne for barneattraphoved-/lille voksenattraphovedslaglegemet skal udvælges på dele af frontalbeskyttelsessystemet, hvor frontalbeskyttelsessystemets indhyllingsafstand er over 900 mm med køretøjet i normal kørestilling eller med frontalbeskyttelsessystemet monteret på en prøvningsramme, der repræsenterer det køretøj, som det skal monteres på, som hvis det var i normal kørestilling.
 - 2.2. Der skal udføres tre anslagsprøvninger med hovedattrap i de punkter, som af prøvningslaboratorierne anses for med størst sandsynlighed at kunne medføre kvæstelser. Prøvninger udføres med forskellige typer opbygning, hvis disse er forskellige i de områder, der skal vurderes. De punkter, som er prøvet af prøvningsmyndighederne, skal være angivet i prøvningsrapporten.
3. Prøvningsapparat
 - 3.1. Slaglegemet skal være som beskrevet i punkt 5 og vist i figur 15.
 - 3.2. Instrumenteringens følsomhed CFC, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 1 000. CAC-følsomheden, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 500 g for acceleration.
 - 3.3. Slaglegemet skal overholde præstationskravene i punkt 4 i tillæg I. Det certificerede slaglegeme kan anvendes til højst 20 anslag, før det skal recertificeres. Slaglegemet skal også recertificeres, hvis der er gået over et år siden sidste certificering, eller hvis udgangssignalet fra nogen af transducerne ved noget anslag har overstegt den foreskrevne CAC.
 - 3.4. Slaglegemet skal monteres, fremdrives og udløses som beskrevet i punkt 2 i kapitel II.
4. Prøvningsmetode
 - 4.1. Den stabiliserede temperatur af prøvningsapparat og køretøj eller separate tekniske enhed skal være $20 \text{ }^{\circ}\text{C} \pm 4 \text{ }^{\circ}\text{C}$.
 - 4.2. Prøvninger af frontalbeskyttelsessystemet udføres i punkter udvalgt i overensstemmelse med punkt 2.
 - 4.3. Et barneattraphoved-/lille voksenattraphovedslaglegeme, som beskrevet i punkt 5, skal anvendes til prøvning af frontalbeskyttelsessystemet i punkter for første berøring som udvalgt i henhold til punkt 2.
 - 4.4. Anslagsretningen skal være nedadgående og bagudgående i et vertikalt plan parallelt med frontalbeskyttelsessystemets langsgående akse, når dette er monteret på køretøjet eller prøvningsrammen. For denne retning gælder en tolerance på $\pm 2^{\circ}$. Slaglegemets anslag skal ske i en vinkel på $50^{\circ} \pm 2^{\circ}$ med jordreferenceniveaue. Tyngdekraften skal tages i betragtning ved beregning af anslagshastigheden på grundlag af de målinger, som tages, før den første berøring finder sted.
 - 4.5. Slaglegemet skal, når den første berøring finder sted, befinde sig på det valgte anslagssted med en tolerance på $\pm 10 \text{ mm}$.
 - 4.6. Slaglegemets anslagshastighed skal, når det rammer anslagspositionen, være $9,7 \pm 0,2 \text{ m/s}$. Tyngdekraften skal tages i betragtning ved beregning af anslagshastigheden på grundlag af de målinger, som tages, før den første berøring finder sted.
5. Attraphovedslaglegeme
 - 5.1. Et barneattraphoved-/lille voksenattraphovedslaglegeme er en kugle, som er udført i aluminium og er af homogen opbygning. Det skal have en diameter på $165 \pm 1 \text{ mm}$ og en masse på $3,5 \pm 0,07 \text{ kg}$.
 - 5.2. Kuglen skal være overtrukket med en $14 \pm 0,5 \text{ mm}$ tyk syntetisk hud, som dækker mindst halvdelen af kuglen.
 - 5.3. Tyngdepunktet af slaglegemet med instrumentering skal være beliggende i kuglens centrum med en tolerance på $\pm 5 \text{ mm}$. Inertimomentet om en akse, som går gennem tyngdepunktet og er vinkelret på anslagsretningen, skal være $0,010 \pm 0,0020 \text{ kg/m}^2$.

- 5.4. En fordybning i kuglen skal gøre det muligt at montere ét treakset eller tre enaksede accelerometre. Accelerometrene skal placeres i henhold til punkt 5.4.1 og 5.4.2.
- 5.4.1. Den følsomme akse på ét af accelerometrene skal være vinkelret på monteringsfladen A (figur 15), og dets seismiske masse skal anbringes inden for en cylindrisk tolerance på 1 mm radiale og 20 mm i længderetningen. Tolerancens centerlinje skal være vinkelret på monteringsfladen, og dens midtpunkt skal falde sammen med kuglecentrum i slaglegemet.
- 5.4.2. De resterende accelerometre skal være anbragt med deres følsomme akser vinkelret på hinanden og parallelt med monteringsfladen A, og deres seismiske masse skal være anbragt i et kugleformet toleranceområde med 10 mm radius. Centrum for toleranceområdet skal være sammenfaldende med centrum af den kugle, der udgør slaglegemet.



Figur 15

Barneattraphoved-/lille voksen attraphovedslaglegeme

Tillæg 1

Slaglegemecertificering

1. CERTIFICERINGSKRAV
 - 1.1. De slaglegemer, som anvendes til de i del II beskrevne prøver, skal opfylde de pågældende præstationskrav.
2. UNDERBENSATTRAPSLAGLEGEME
 - 2.1. **Statisk prøvning**
 - 2.1.1. Underbensattrapslaglegemet skal opfylde de krav, der er anført i punkt 2.1.5, når det prøves i henhold til punkt 2.1.7, og kravene i punkt 2.1.6, når den prøves i henhold til punkt 2.1.8.
 - 2.1.2. Af hensyn til knæleddets funktion skal slaglegemet ved begge prøver have den tilsigtede orientering om sin egen længdeakse med en tolerance på $\pm 2^\circ$.
 - 2.1.3. Slaglegemets stabiliserede temperatur under certificeringen skal være $20\text{ }^\circ\text{C} \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$.
 - 2.1.4. CAC-følsomheden, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 50° for knæets bøjningsvinkel og 500 N for den påførte kraft, når slaglegemet belastes ved bøjning i henhold til punkt 2.1.7, samt 10 mm for forskydningsdeformation og 10 kN for den påførte kraft, når slaglegemet forskydningsbelastes i henhold til punkt 2.1.8. Til begge prøver tillades lavpasfiltrering ved en passende frekvens til fjernelse af støj med højere frekvens, uden at dette nævneværdigt berører målingen af slaglegemets respons.
 - 2.1.5. Når slaglegemet belastes ved bøjning i henhold til punkt 2.1.7, skal påført kraft/bøjningsvinkelrespons være inden for de i figur 16 angivne grænser. Den energi, der kræves til at fremkalde en bøjning på $15,0^\circ$ skal være $100 \pm 7\text{ J}$.
 - 2.1.6. Når slaglegemet forskydningsbelastes i henhold til punkt 2.1.8, skal påført kraft/forskydningsdeformationsrespons være inden for de i figur 17 angivne grænser.
 - 2.1.7. Slaglegemet monteres uden skumpolstring og hud, med skinnebenet solidt fastspændt på et fast, vandret underlag og med et metalrør fast forbundet til lårbenet som vist i figur 18. For at undgå friktionsfejl må hverken lårbenssektionen eller metalrøret støttes. Det bøjeende moment, der påføres centrum af knæleddet som følge af metalrørets og andre komponenters vægt (dog ikke benattrappens egen vægt), må ikke overstige 25 Nm.
 - 2.1.7.1. En vandret normalkraft påføres metalrøret i en afstand af $2,0 \pm 0,01\text{ m}$ fra centrum af knæleddet, og den resulterende knævinkeludbøjning registreres. Belastningen øges, til knæets bøjningsvinkel er over 22° .
 - 2.1.7.2. Energien beregnes ved integration af kraften med hensyn til bøjningsvinklen i radianer, og multiplikation med armlængden på $2,0 \pm 0,01\text{ m}$.
 - 2.1.8. Slaglegemet monteres uden skumpolstring og hud, med skinnebenet solidt fastspændt på et fast, vandret underlag og med et metalrør fast forbundet til lårbenet og fastholdt i en afstand af 2,0 m fra centrum af knæleddet, som vist i figur 19.
 - 2.1.8.1. En vandret normalkraft påføres lårbenet i en afstand af 50 mm fra centrum af knæleddet, og den resulterende forskydningsdeformation af knæet registreres. Belastningen øges, til knæets forskydningsdeformation er over 8,0 mm eller belastningen er over 6,0 kN.
 - 2.2. **Dynamiske prøvninger**
 - 2.2.1. Slaglegemet skal opfylde kravene i punkt 2.2.3, når det afprøves i henhold til punkt 2.3.
 - 2.2.2. Slaglegemets stabiliserede temperatur under certificeringen skal være $20\text{ }^\circ\text{C} \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$.
 - 2.2.3. Når slaglegemet rammes af et lineært styret certificeringsslaglegeme som foreskrevet i punkt 2.3.2, skal den maksimale acceleration af øverste del af skinnebenet være mindst 120 g og højst 250 g. Den maksimale bøjningsvinkel skal være mindst $6,2^\circ$ og højst $8,2^\circ$. Den maksimale forskydningsdeformation skal være mindst 3,5 mm og højst 6,0 mm.

- 2.2.4. Til alle disse værdier skal anvendes aflæsningerne fra det første anslag med certificeringsslaglegemet, ikke fra standsningsfasen. Eventuelle systemer, som anvendes til standsning af slaglegemet eller certificeringsslaglegemet, skal være indrettet sådan, at standsningsfasen ikke tidsmæssigt overlapper det første anslag. Standsningssystemet må ikke medføre, at udgangssignalet fra transducerne overstiger den foreskrevne CAC.
- 2.2.5. Instrumenteringens følsomhed CFC, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 180 for alle transducere. CAC-følsomheden som defineret i ISO 6487:2000 skal være 50° for knæets bøjningsvinkel, 10 mm for forskydningsdeformation og 500 g for acceleration. Dette indebærer ikke, at slaglegemet nødvendigvis selv er i stand til fysisk at bøjes og deformeres med disse vinkler og deformationer.
- 2.3. **Prøvningsmetode**
- 2.3.1. Slaglegemet med skumpolstring og hud ophænges vandret i tre ståltøve med diameter $1,5 \pm 0,2$ mm og længde mindst 2,0 m som vist på figur 20. Slaglegemet skal ophænges, så dets længdeakse er vandret med en tolerance på $\pm 0,5^\circ$ og vinkelret på certificeringsslaglegemets bevægelse, med en tolerance på $\pm 2^\circ$. Af hensyn til knæleddets funktion skal slaglegemet have den tilsigtede orientering om sin egen længdeakse med en tolerance på $\pm 2^\circ$. Slaglegemet skal opfylde forskrifterne i punkt 3.1 i kapitel III, del II, når fastgøringsbeslaget (-beslagene) til ståltøvene er monteret.
- 2.3.2. Certificeringsslaglegemets masse skal være $9,0 \pm 0,05$ kg, iregnet de fremdrivnings- og føringskomponenter, som udgør en egentlig del af certificeringsslaglegemet under anslaget. Forsiden af certificeringsslaglegemet skal have de i figur 21 angivne mål. Overfladen af certificeringsslaglegemet skal være af aluminium med en udvendig overfladefinish bedre end 2,0 mikrometer.
- 2.3.3. Føringsystemet skal være udstyret med lavfriktionsstyreskinner, som er ufølsomme for ikke-aksiale belastninger, og som bevirker, at slaglegemet ikke kan bevæge sig i nogen anden end den foreskrevne anslagsretning, når det er i berøring med køretøjet. Styreskinnerne skal forhindre bevægelse i andre retninger, herunder rotation om enhver akse.
- 2.3.4. Slaglegemet skal certificeres med tidligere ubrugt skum.
- 2.3.5. Slaglegemets skum må ikke udsættes for utilbørlig håndtering eller deformation før, under eller efter montering.
- 2.3.6. Certificeringsslaglegemet fremdrives vandret med en hastighed på $7,5 \pm 0,1$ m/s mod det stationære slaglegeme som vist i figur 20. Certificeringsslaglegemet skal anbringes, så dets centerlinje er rettet ind efter en position på skinnebenets centerlinje 50 mm fra knæcentrum, med en tolerance på ± 3 mm sideværts og ± 3 mm lodret.
3. **LÅRATTRAPSLAGLEGEME**
- 3.1. Låratrapslaglegemet skal opfylde kravene i punkt 3.3, når det afprøves i henhold til punkt 3.4.
- 3.2. Slaglegemets stabiliserede temperatur under certificeringen skal være $20 \text{ }^\circ\text{C} \pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$.
- 3.3. **Krav**
- 3.3.1. Når slaglegemet fremføres mod et stationært cylindrisk pendul, skal spidskraften, målt i hver belastnings-transducer, være mindst 1,20 kN og højst 1,55 kN, og forskellen mellem spidskræfterne, målt i øverste og underste belastningstransducer, må ikke være over 0,10 kN. Det maksimale bøjende moment, som måles af strain gauges, skal være mindst 190 Nm og højst 250 Nm i midterpositionen, og mindst 160 Nm og højst 220 Nm i yderpositionerne. Forskellen mellem det maksimale bøjende moment foroven og forneden må højst være 20 Nm.
- 3.3.2. For alle disse værdier anvendes aflæsningen fra det første anslag mod pendulet og ikke fra standsningsfasen. Eventuelle systemer, som anvendes til standsning af slaglegemet eller pendulet, skal være indrettet sådan, at standsningsfasen ikke tidsmæssigt overlapper med det første anslag. Standsningssystemet må ikke medføre, at udgangssignalet fra transducerne overstiger den foreskrevne CAC.

- 3.3.3. Instrumenteringens følsomhed CFC, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 180 for alle transducere. CAC-følsomheden, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 10 kN for krafttransducerne og 1 000 Nm for måling af bøjende moment.

3.4. Prøvningsmetode

- 3.4.1. Slaglegemet skal være fastgjort til fremdrivnings- og føringssystemet med et momentbegrænsende led. Det momentbegrænsende led skal indstilles således, at længdeaksen af det forreste element med en tolerance på $\pm 2^\circ$ er vinkelret på føringssystemets akse, og leddets friktionsmoment er mindst 650 Nm. Føringssystemet skal være udstyret med lavfriktionsstyreskinner, som bevirker, at slaglegemet ikke kan bevæge sig i nogen anden end den foreskrevne anslagsretning, når det er i berøring med pendulet.
- 3.4.2. Slaglegemets masse justeres til $12 \pm 0,1$ kg, herunder de fremdrivnings- og føringskomponenter, der fungerer som en del af slaglegemet under anslaget.
- 3.4.3. Tyngdepunktet af de af slaglegemets dele, som faktisk befinder sig foran det momentbegrænsende led, herunder eventuelle lodder, skal med en tolerance på ± 10 mm ligge i slaglegemets langsgående centerlinje.
- 3.4.4. Slaglegemet skal certificeres med tidligere ubrugt skum.
- 3.4.5. Slaglegemets skum må ikke udsættes for utilbørlig håndtering eller deformation før, under eller efter montering.
- 3.4.6. Slaglegemet, hvis forreste element er lodret, fremføres vandret med en hastighed på $7,1 \pm 0,1$ m/s mod det stationære pendul som vist i figur 22.
- 3.4.7. Pendulrøret skal have en yderdiameter på $150^{+1,4}$ mm, en vægtykkelse på $3 \pm 0,15$ mm og en masse på $3 \pm 0,03$ kg. Pendulrørets samlede længde skal være 275 ± 25 mm. Pendulrøret skal være udført i sømløst koldvalset stål (metalovertræk til rustbeskyttelse kan godtages) med en udvendig overfladefinish bedre end 2,0 mikrometer. Det ophænges i to ståltøve med en diameter på $1,5 \pm 0,2$ mm og en længde på mindst 2,0 m. Pendulets overflade skal være ren og tør. Pendulrøret skal anbringes, så cylinderens længdeakse er vinkelret på det forreste element (dvs. i vater), med en tolerance på $\pm 2^\circ$, og vinkelret på slaglegemets bevægelse, med en tolerance på $\pm 2^\circ$, og med pendulrørets midtpunkt rettet ind efter centrum af slaglegemets forreste element, med en tolerance på ± 5 mm sideværts og ± 5 mm lodret.

4. ATTRAPHOVEDSLAGLEGEME

- 4.1. Barneattraphoved-/lille voksenattraphovedslaglegemet skal opfylde kravene i punkt 4.3, når det afprøves i henhold til punkt 4.4.
- 4.2. Slaglegemets stabiliserede temperatur under certificeringen skal være $20^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$.

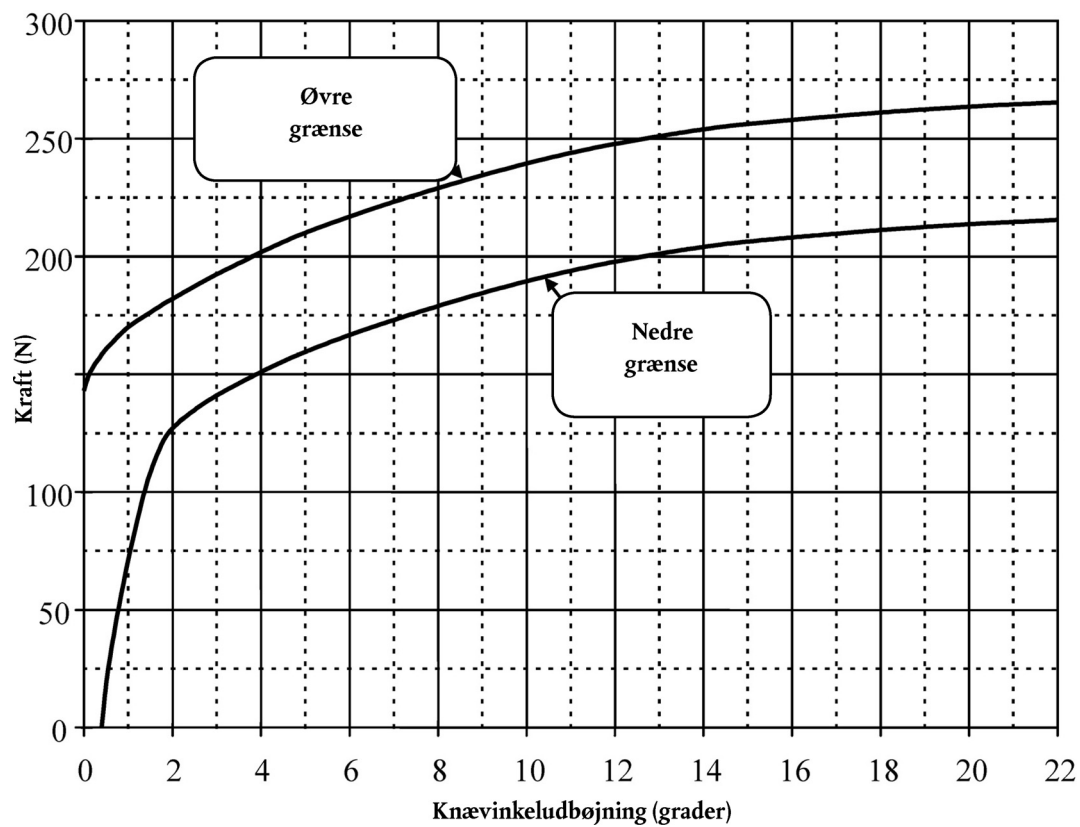
4.3. Krav

- 4.3.1. Når barneattraphoved-/lille voksenattraphovedslaglegemet rammes af et lineært styret certificeringsslaglegeme som beskrevet i punkt 4.4, skal den maksimale acceleration, målt af ét treakset (eller tre enaksede) accelerometer (-metre) i attraphovedet være mindst 290 g og højst 350 g. Den resulterende accelerationstidskurve skal være monoton.
- 4.3.2. Instrumenteringens følsomhed CFC, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 1 000. CAC-følsomheden, som defineret i ISO 6487:2000, skal være 1 000 g for acceleration.

4.4. Prøvningsmetode

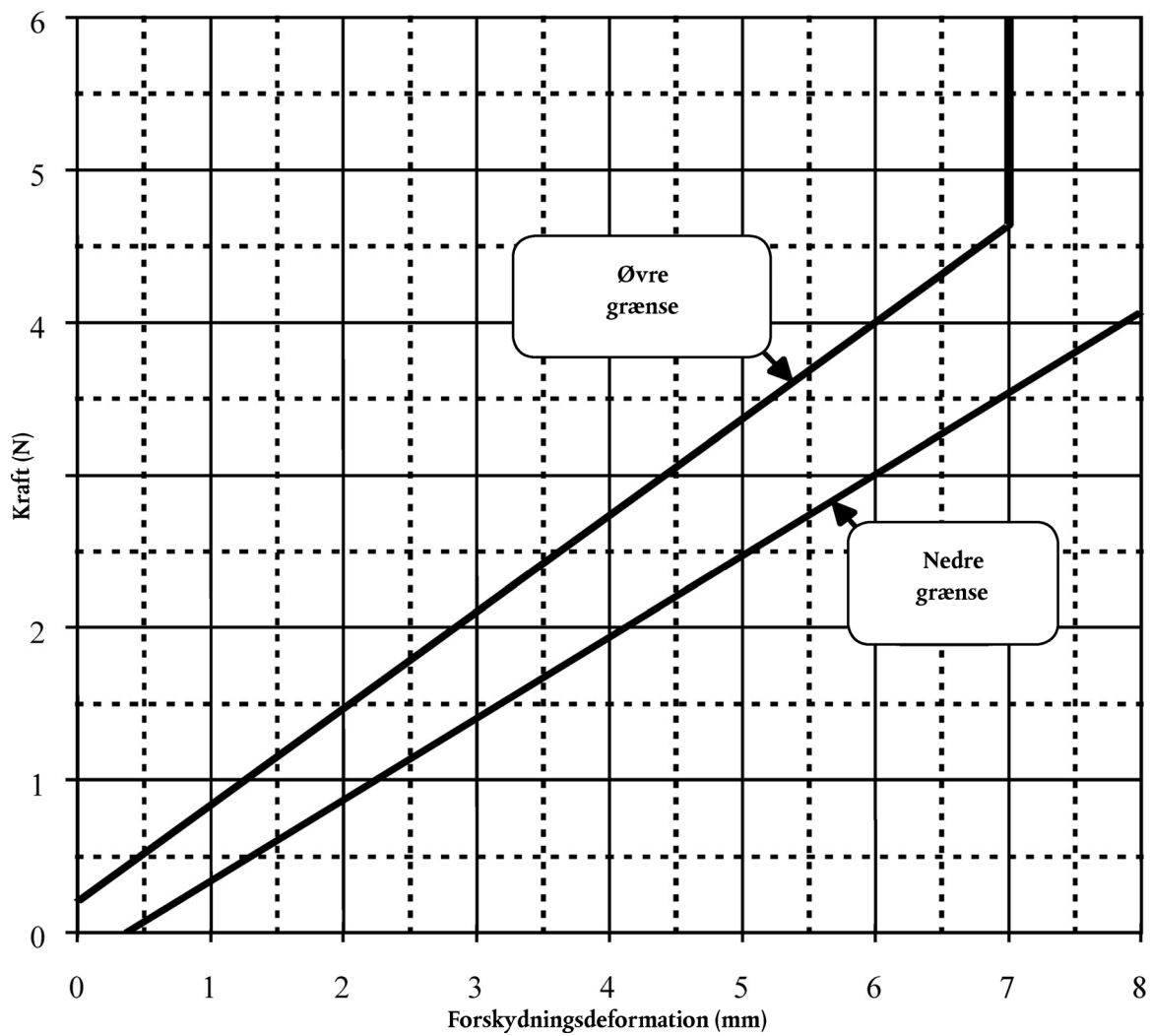
- 4.4.1. Attraphovedslaglegemet ophænges som vist i figur 23. Attraphovedslaglegemet ophænges, så bagfladen danner en vinkel på mellem 25° og 90° med vandret som vist i figur 23.
- 4.4.2. Certificeringsslaglegemets masse skal være $1,0 \pm 0,01$ kg, irednet de fremdrivnings- og føringskomponenter, som udgør en egentlig del af slaglegemet under anslaget. Det lineære føringssystem skal være forsynet med lavfriktionsstyreskinner, som er uden roterende dele. Slaglegemets plane anslagsflade skal have en diameter på 70 ± 1 mm, og dens kant skal være afrundet med rundingsradius $5 \pm 0,5$ mm. Overfladen af certificeringsslaglegemet skal være af aluminium med en udvendig overfladefinish bedre end 2,0 mikrometer.

- 4.4.3. Certificeringsslaglegemet fremdrives vandret med en hastighed på $7,0 \pm 0,1$ m/s mod det stationære barneattraphoved-/lille voksenattraphovedslaglegeme som vist i figur 23. Certificeringsslaglegemet anbringes således, at attraphovedets tyngdepunkt er beliggende på certificeringsslaglegemets centerlinje, med en tolerance på ± 5 mm sideværts og ± 5 mm lodret.
- 4.4.4. Prøven udføres ved tre forskellige anslagspunkter på attraphovedslaglegemet. Tidligere brugt og/eller beskadiget hud afprøves i de pågældende områder.



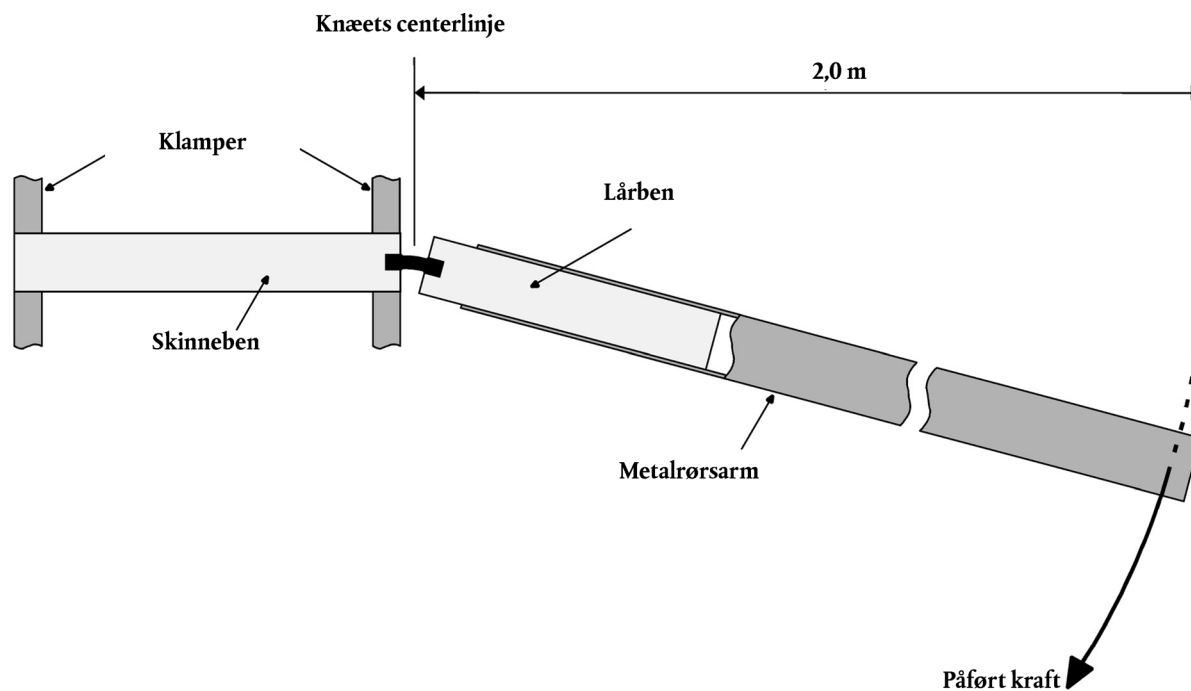
Figur 16

Det foreskrevne forløb af kraft-vinkelkurven ved statisk certificeringsprøve for bøjning af underbensattrapslaglegeme



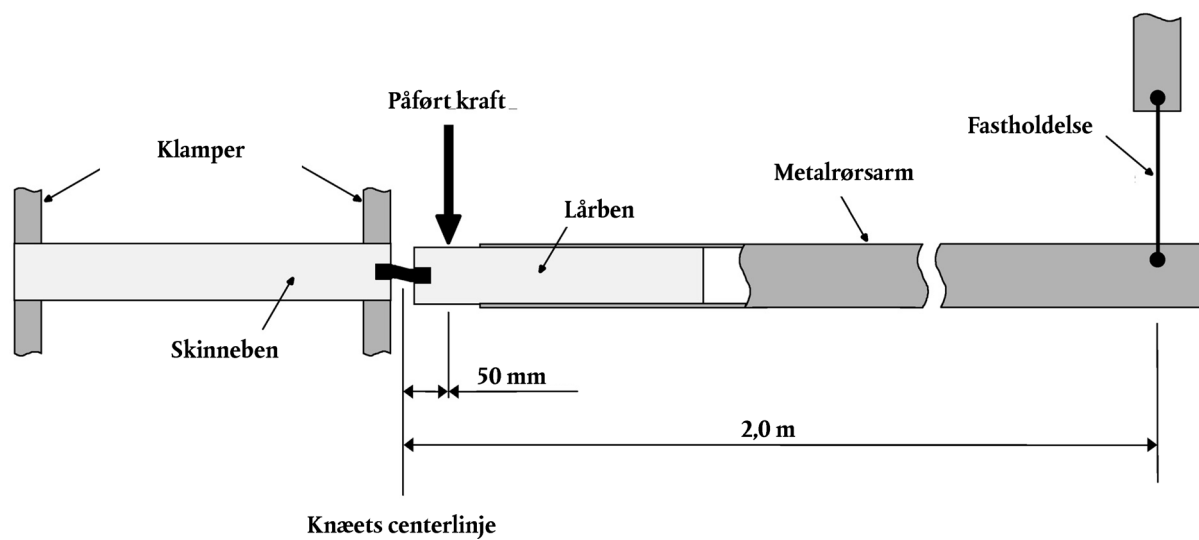
Figur 17

Det foreskrevne forløb af kraft-forskydningskurven ved statisk certificeringsprøve for forskydning af underbensattrap-slaglegeme



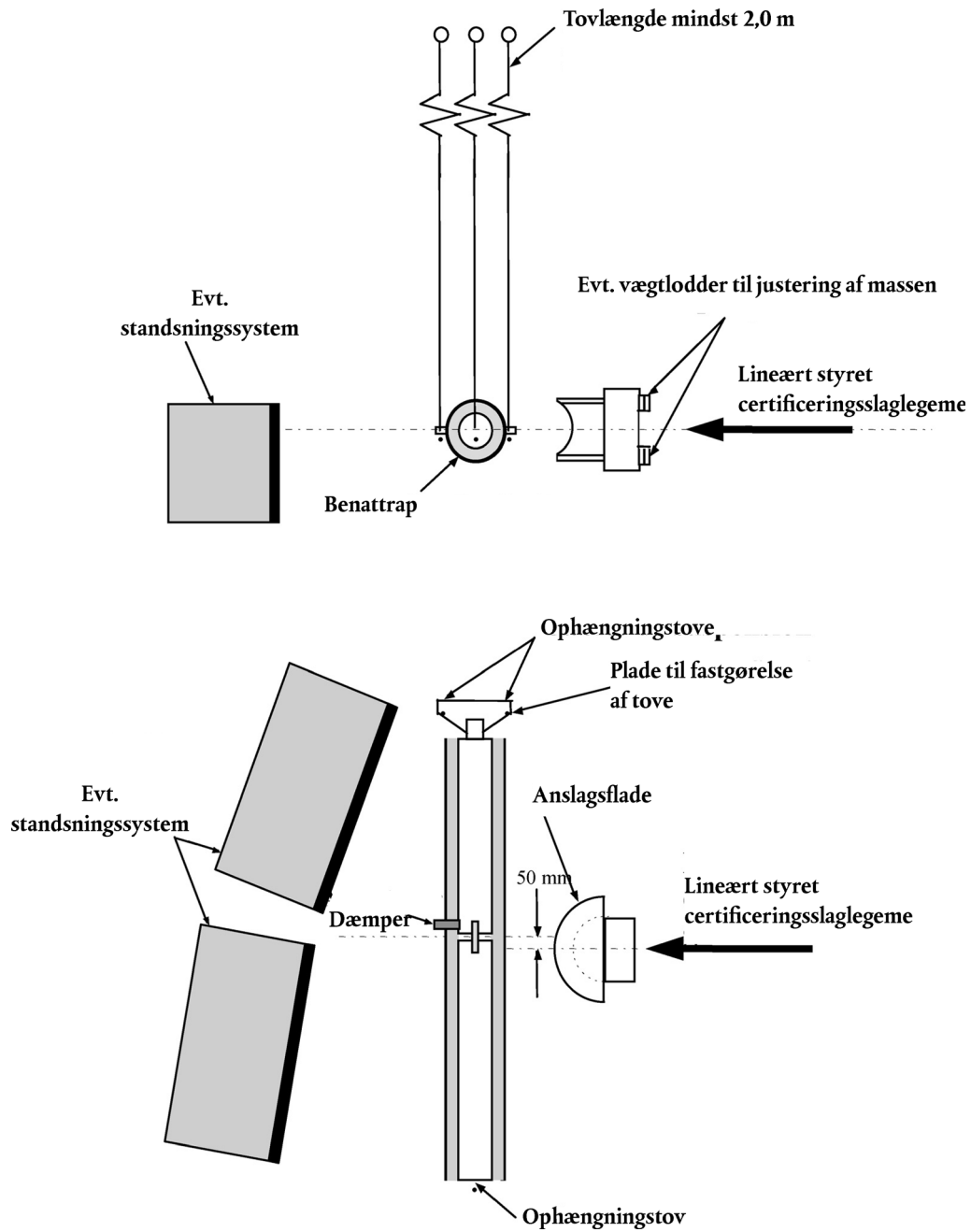
Figur 18

Oversigt over prøveopstilling til statisk certificeringsprøve for bøjning af underbensatrapslaglegeme



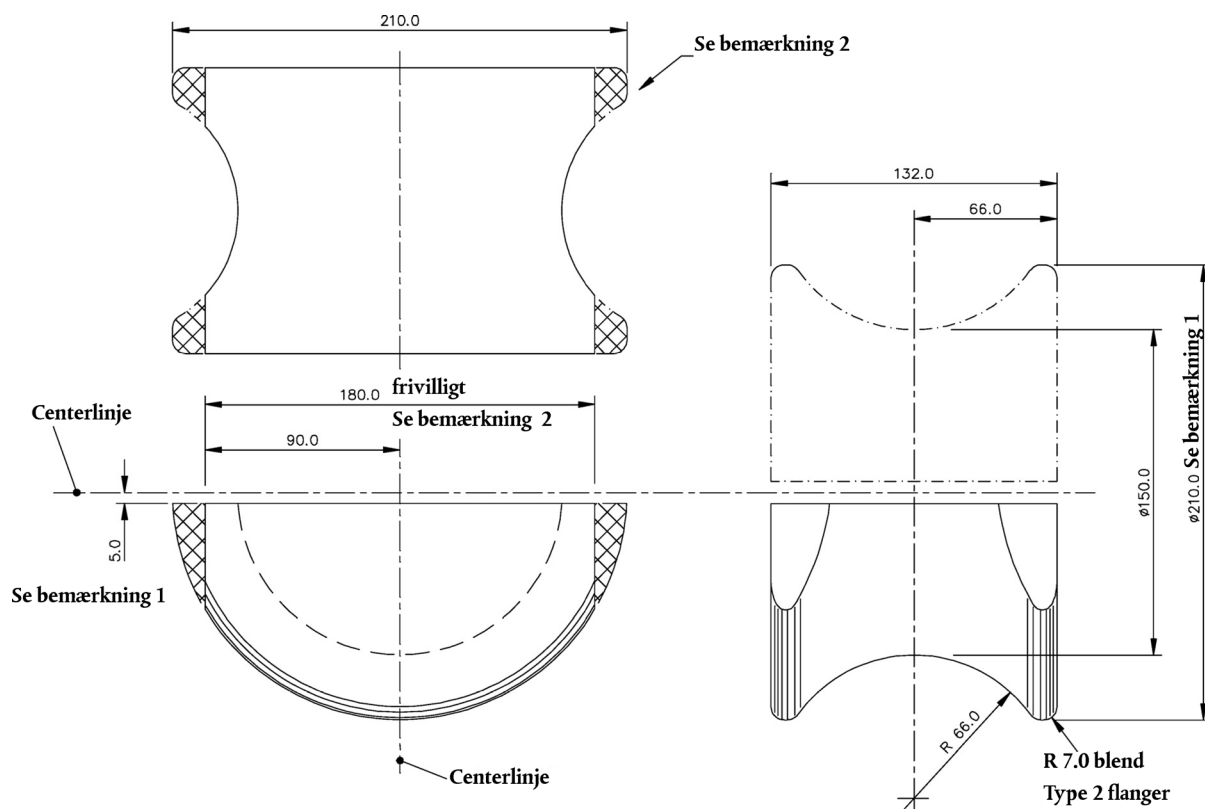
Figur 19

Oversigt over prøveopstilling til statisk certificeringsprøve for forskydning af underbensatrapslaglegeme



Figur 20

Prøveopstilling til dynamisk certificeringsprøvning af underbensattrapsslaglegeme
(øverste diagram: sidebillede, underste diagram: set fra oven)



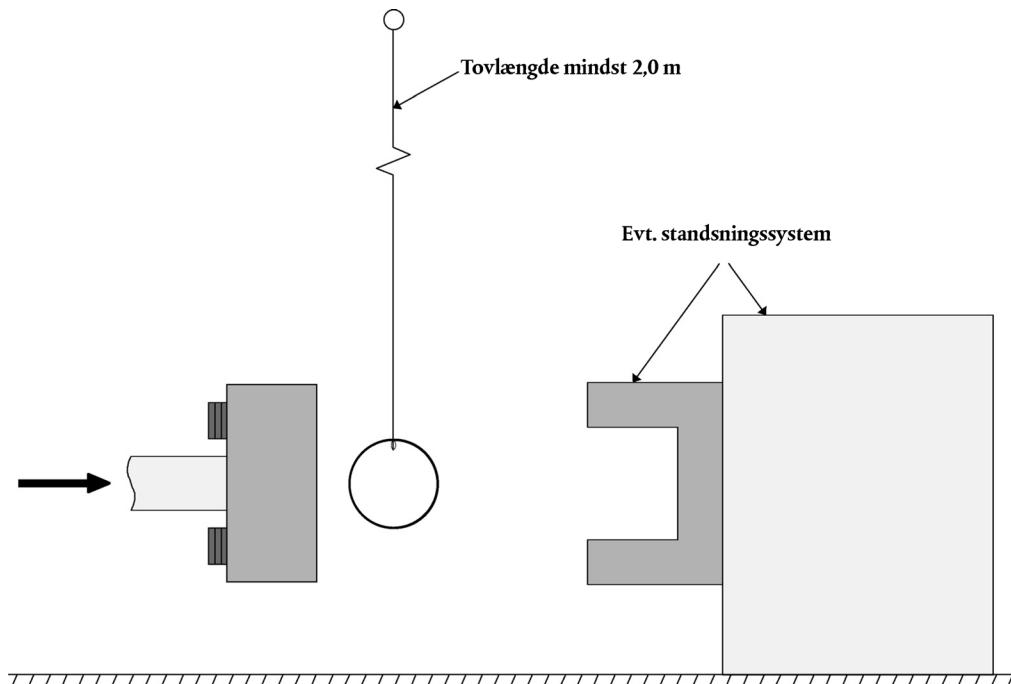
Figur 21

Detaljer af forside af slaglegeme til dynamisk certificeringsprøve for underbensattrap

Bemærkninger:

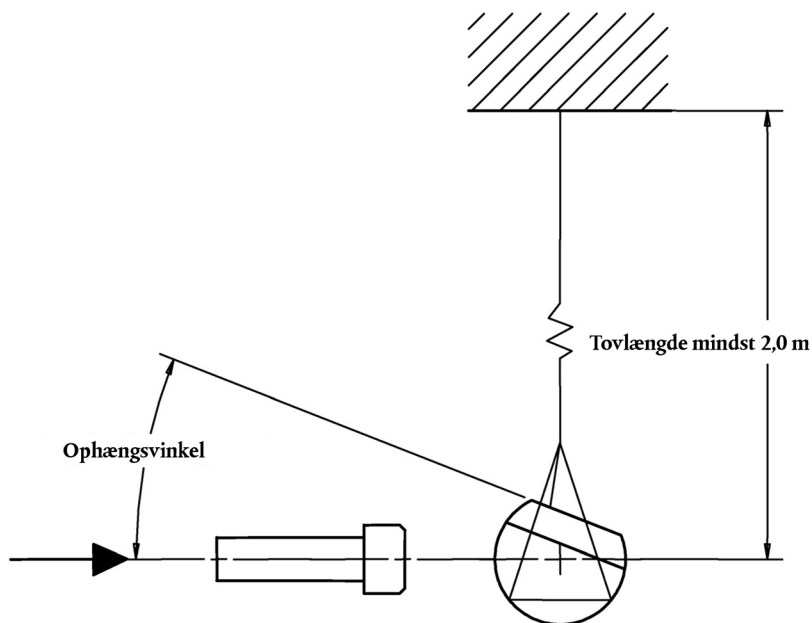
1. Sadlen kan fremstilles som et helt tværsnit og skæres ud som vist i to dele.
2. De skraverede områder kan fjernes for at frembringe den viste alternative form.
3. Tolerancen på alle mål er $\pm 1,0$ mm.

Materiale: aluminiumlegering



Figur 22

Prøveopstilling til dynamisk certificeringsprøvning af låratrapslaglegeme



Figur 23

Prøveopstilling til dynamisk certificeringsprøvning af attraphovedslaglegeme