

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 20 de octubre de 2004

relativa a la ayuda estatal ejecutada parcialmente por Francia en favor de la empresa Sernam

[notificada con el número C(2004) 3940]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos delEEE)

(2006/367/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

1. PROCEDIMIENTO

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88 apartado 2, párrafo primer,

- (1) Por carta de 23 de mayo de 2001 (referencia D/28874 2), la Comisión informó a Francia de su decisión de autorizar la ayuda a la reestructuración en favor de Sernam (denominada en lo sucesivo «la Decisión de 23 de mayo de 2001» o «la Decisión Sernam 1»).

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 2, párrafo primer,

Vistas las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽¹⁾,

- (2) Por carta de 17 de junio de 2002 (registrada el mismo día con la referencia A/60693), las autoridades francesas presentaron un primer informe anual sobre la reestructuración de Sernam y un nuevo protocolo de acuerdo entre SNCF y Geodis, indicando que las ayudas aprobadas el 23 de mayo de 2001 se ejecutaron en condiciones distintas de aquéllas en función de las cuales la Comisión adoptó su Decisión de 23 de mayo de 2001. Por carta de 30 de octubre de 2002 (registrada el 31 de octubre de 2002 con la referencia A/69194), Francia remitió información adicional. El 27 de noviembre de 2002, la Comisión envió una carta a Francia, a la que ésta respondió el 30 de enero de 2003 (carta registrada el 31 de enero de 2003 con la referencia A/12246). Se celebraron reuniones entre las autoridades francesas y los servicios de la Comisión el 29 de agosto de 2002, el 25 de febrero de 2003 y el 22 de marzo de 2004. Las autoridades francesas proporcionaron información adicional, especialmente en la reunión de 22 de marzo de 2004 y por carta de 14 de abril de 2004.

Visto el Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ⁽²⁾,

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽³⁾ y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

⁽¹⁾ DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

⁽²⁾ DO L 83 de 27.3.1999. Reglamento modificado en última lugar por el Reglamento (CE) n° 794/2004 (DO L 140 de 30.4.2004, p. 1).

⁽³⁾ DO L 182 de 1.8.2003, p. 2.

- (3) La Comisión encomendó un estudio de mercado a un experto independiente cuyo informe se presentó a principios de junio de 2004.

- (4) Por otra parte, mediante carta de 8 de julio de 2002 (registrada el 15 de julio de 2002 con la referencia A/62493), se presentó ante la Comisión una denuncia (dirigida por varios denunciantes, denominados en lo sucesivo «los denunciantes») sobre el asunto Sernam. Se celebraron reuniones entre los denunciantes y los servicios de la Comisión el 3 de septiembre de 2002 y el 29 de enero de 2003. Por carta de 13 de diciembre de 2002 (registrada el 17 de diciembre de 2002 con la referencia A/72603), los denunciantes emplazaron por primera vez a la Comisión a actuar, so pena de interponer un recurso por omisión, emplazamiento que reiteraron por carta de 24 de abril de 2003 ⁽¹⁾, y enviaron a la Comisión varias cartas más, entre las que cabe mencionar la de 4 de febrero de 2003 ⁽²⁾, otras dos de 28 de febrero de 2003, una de ellas enviada el 4 de marzo de 2003 ⁽³⁾, una carta de 10 de marzo de 2003 ⁽⁴⁾ y otra de 15 de septiembre de 2003 ⁽⁵⁾. Los denunciantes emplazaron a la Comisión por segunda vez, so pena de interponer un recurso por omisión, por cartas de 13 y 18 de febrero de 2004 ⁽⁶⁾, y otras posteriores de 19 de mayo ⁽⁷⁾, 10 de junio y 9 de septiembre. La Comisión contestó con varias cartas, entre las que cabe destacar las de 7 de febrero de 2003 (respuesta al primer emplazamiento), de 25 de febrero, 17, 20 y 21 de marzo y 8 de mayo de 2003 (respuesta a la reiteración del primer emplazamiento) y de 19 de marzo de 2004 (respuesta al segundo emplazamiento).
- (5) Por carta de 30 de abril de 2003, la Comisión informó a Francia de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE con respecto a esta ayuda (Decisión C 32/03).
- (6) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁸⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.
- (7) La Comisión recibió observaciones de los interesados, que remitió a Francia mediante escrito de 26 de septiembre de 2003, dándole la posibilidad de comentarlas, y recibió sus comentarios por carta de 26 de noviembre de 2003.

2. DESCRIPCIÓN

A continuación figura un resumen de la descripción de la ayuda. Para más detalles, se remite a la Decisión de 23 de mayo de 2001 y a la decisión de incoar el procedimiento de 30 de abril de 2003.

- ⁽¹⁾ Registrada el 25 de abril de 2003 con la referencia A/18967.
⁽²⁾ Registrada el 7 de febrero de 2003 con la referencia GAB LdP 490.
⁽³⁾ Registrada el 5 de marzo de 2003 con la referencia A/14685.
⁽⁴⁾ Registrada el 11 de marzo de 2003 con la referencia GAB Loyola de Palacio 899.
⁽⁵⁾ Registrada el 17 de septiembre de 2003 con el n° A/29815.
⁽⁶⁾ Registradas en la DG TREN el 26 de febrero de 2004 con la referencia A/14167.
⁽⁷⁾ Registrada el 24 de mayo de 2004 con la referencia A/21123.
⁽⁸⁾ DO C 182 de 1 de agosto de 2003, p. 2. El plazo para la presentación de observaciones por parte de los interesados vencía el 1 de septiembre de 2003. A petición exclusiva de los interesados que presentaron observaciones, la Comisión prorrogó el plazo hasta el 15 de septiembre de 2003.

2.1. Estructura de Sernam

- (8) Tal como se indicó en la Decisión de 23 de mayo de 2001, Sernam se creó en 1970 como un servicio interno de SNCF que reunía todas las actividades de transporte de paquetes. En 1993, una reorganización llevó a la creación de «Sernam Domaine» y de la filial «Sernam Transport SA». «Sernam Domaine» siguió siendo un servicio interno de SNCF, mientras que «Sernam Transport SA» se creó como filial al 100 % de SNCF y tiene, a su vez, 24 filiales ⁽⁹⁾, por medio de las cuales ejerce sus actividades de transporte por carretera.
- (9) El conjunto constituido en 1993 por Sernam Transport SA y sus filiales (denominado en lo sucesivo «el grupo Sernam Transport») siempre se ha mantenido en una posición cercana al equilibrio financiero. En cambio, los resultados del servicio interno Sernam Domaine registraron un deterioro progresivo a partir de 1992, pero sólo pudo establecerse un plan de saneamiento en 1996, en parte debido a las fuertes tensiones sociales en SNCF. Ante un resultado en constante deterioro, SNCF inició una reflexión para remediar la situación de Sernam Domaine.
- (10) Con fecha 1 de febrero de 2000, Sernam Domaine se transformó en filial al 100 % de SNCF y SNCF creó una nueva sociedad comanditaria simple (denominada en lo sucesivo «SCS Sernam»), con una personalidad jurídica distinta, que reúne los activos inmovilizados de la antigua Sernam Domaine y los títulos de participación de Sernam Transport SA. Así pues, la filial de SNCF, Sernam Transport SA, pasó a ser una filial al 100 % de SCS Sernam, siendo a su vez una sociedad distinta y la sociedad *holding* de sus 24 filiales.
- (11) La reestructuración objeto de la presente Decisión se refiere a SCS Sernam (aunque se transformara en sociedad anónima a raíz del protocolo de acuerdo suscrito entre SNCF y Geodis el 21 de diciembre de 2001 y SNCF recuperara el 15 % de SCS Sernam vendidos a Geodis y a Cogip, respectivamente).

2.2. Actividades de Sernam

- (12) Desde su creación en 1970, Sernam efectúa principalmente actividades de transporte de paquetes (transporte al por menor) en el mercado del grupaje, que incluye esencialmente la mensajería tradicional (en principio con una entrega entre 24 y 48 horas) y la mensajería urgente (menos de 24 horas), así como, en menor medida, en el mercado del fletamento (transporte de mercancías por camiones enteros de un punto a otro) y de la logística (depósito, almacenamiento, preparación de los pedidos, composición de los envíos).

⁽⁹⁾ Con fecha de 31 de diciembre de 2000, se trataba de 24 filiales de pequeño tamaño.

(13) Como indica la Decisión Sernam 1, «el grupaje puede definirse generalmente como una actividad que consiste en retirar la mercancía en el domicilio del cliente expedidor, concentrar las mercancías en una agencia expedidora, transportarlas hasta la agencia destinataria y, por último, suministrarlas a los clientes destinatarios. Las operaciones de grupaje son necesarias para optimizar la utilización de los medios de transporte; la empresa de grupaje garantiza el transporte de paquetes agrupados procedentes de distintos expedidores y dirigidos a varios destinatarios. Si bien emparentado con el mercado del transporte de mercancías, el grupaje constituye un mercado de por sí, que se caracteriza tanto por el tamaño de las unidades transportadas (del paquete a los lotes de varias toneladas) como por el hecho de que se garantiza el transporte de paquetes procedentes de distintos expedidores y dirigidos a varios destinatarios».

(14) Para todas sus actividades, Sernam recurre esencialmente al transporte por carretera (camiones). Al introducir el nuevo plan de transporte mencionado en el plan de reestructuración, renunció al transporte de paquetes por ferrocarril tradicional. Desde entonces, Sernam ha desarrollado un nuevo concepto de transporte ferroviario, denominado «Train Bloc Express» («Tren bloque exprés», en lo sucesivo «TBE»), para la parte central de transporte de los flujos de mensajería tradicional y urgente de más de 400 km, incluido el transporte del equipaje de los clientes de SNCF y el transporte de la prensa, entre la región parisiense y el sur de Francia.

(15) En el año 2000, el 58 % del volumen de negocios total de 552 millones EUR correspondió a las actividades de grupaje en Francia (esencialmente a la mensajería tradicional y urgente y a las entregas nocturnas). El fletamento representó un 18 % del volumen de negocios, las actividades logísticas un 10,7 %, el transporte de la prensa y de equipaje por cuenta de SNCF un 6,3 %, las actividades varias, como el transporte de suministros, un 4 % y las actividades internacionales, un 3 %.

(16) Las autoridades francesas indican asimismo que «el tráfico de Sernam efectuado directamente por el TBE ya representa un volumen de negocios de [...] millones EUR (de los [...] millones que supone la actividad de grupaje)». En el año 2003, el volumen de negocios real de Sernam fue de 414 millones EUR y debería ascender a 443 millones en el año 2006.

(17) En el año 2003, el transporte por carretera efectuado por Sernam representó un volumen de negocios de [...] millones EUR. Esta actividad está garantizada por un importe de [...] millones EUR directamente por Sernam y por un importe de [...] millones EUR por una filial de Sernam, Sernam Transport Route, denominada en lo sucesivo «STR». Sernam Groupe utiliza [...] tractores

(44 t), [...] semirremolques (24 t), [...] bogies portadores (entre 3,5 t y 12 t) y [...] vehículos ligeros (menos de 3,5 t). En lo que se refiere a los camiones y a los conductores, el grupo Sernam utiliza [...] camiones y da empleo a [...] conductores asalariados. [...] camiones y [...] conductores de este total proceden de STR. [...].

2.3. Capacidad de mercado de Sernam (estudio pericial)

(18) La Comisión encomendó un estudio independiente (denominado en lo sucesivo «el estudio»), cuyo objetivo era determinar la capacidad de los segmentos de mercado en los que Sernam ejerce su actividad, así como su posición en dichos mercados (¹).

(19) Según el estudio, Sernam puede describirse como el distribuidor de mensajería urgente más importante de Francia, aunque, en su opinión, esta estimación depende de la definición del mercado. Sernam ejerce su actividad principalmente en el mercado nacional francés. En el año 2000, Sernam disponía de un 7 % del mercado de grupaje y envíos de paquetes (de parámetros específicos, *parcels*), Geodis un 12 % y La Poste un 25 %. En el mercado francés del grupaje, las cuotas son las siguientes: La Poste 28,1 %, Geodis 15,3 %, Deutsche Post 8,7 %, TNT 7,9 %, Mory 6,4 % y Sernam 5,2 %, seguida por otras 13 empresas significativas, que disponen de una cuota que oscila entre un 4 % y un 0,8 % del mercado.

(20) En lo que se refiere a los centros de actividad en Francia (para el grupaje, los paquetes normalizados y el servicio urgente), el estudio menciona a Geodis/Calberson con 204 centros de actividad, TNT con 120, La Poste TAT y Geopost DPD con 85, Sernam con 57, el Groupe Joyeau (que actualmente forma parte de Schenker) con 53 y DPWN con 20.

(21) Según el estudio, Sernam ejerce su actividad principalmente en:

— el segmento del grupaje/de la mensajería urgente en Francia (que consiste en la clasificación (grupaje) y el transporte por carretera y por ferrocarril de paquetes e incluso de lotes de varias toneladas, en principio en menos de 24 horas),

— el segmento del grupaje/de la mensajería tradicional en Francia (que consiste en la clasificación (grupaje) y el transporte por carretera y por ferrocarril de paquetes e incluso de lotes de varias toneladas, en principio en un plazo de entre 24 y 48 horas),

— en menor medida, en los segmentos del fletamento, la logística, la preparación de pedidos y la composición de los envíos, así como de la mensajería internacional.

(¹) *Jacobs Consultancy*: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, Contrato marco n° TREN/CC/04-2002, pedido n° 2004/001/14 – S07.30053, mayo de 2004.

* Las partes entre corchetes e indicadas con un asterisco se refieren a secretos comerciales o a datos confidenciales que han sido suprimidos.

- (22) Grupaje/mensajería urgente: según el estudio, el mercado de las entregas urgentes de paquetes, en principio en menos de 24 horas, registró un fuerte crecimiento en Europa y especialmente en Francia en los últimos 20 años, pero la entrada rápida de las empresas de transporte en este segmento supuso una caída de los precios. En Francia, es preciso, sin embargo, establecer una distinción entre el servicio urgente internacional, que ha registrado un desarrollo impresionante en los últimos 15 años y el servicio urgente nacional, cuyo crecimiento ha sido mucho más desigual. Ahora bien, se espera cierto crecimiento para el servicio urgente nacional, vinculado, en particular, a la recuperación económica general esperada en Francia. El estudio indica que el crecimiento del mercado nacional del servicio urgente dependerá esencialmente del crecimiento del comercio electrónico. Por otra parte, indica que un 74 % de las empresas francesas más importantes recurren ya de forma periódica al sector de la mensajería urgente.
- (23) Grupaje/mensajería «tradicional»: el grupaje/mensajería tradicional consiste en el transporte, que suele efectuarse no solo por carretera sino también por ferrocarril y, en principio, por medio de un grupaje/fraccionamiento intermedio, de paquetes de menos de tres toneladas entre dos destinos y en un plazo que suele oscilar entre 24 y 48 horas.
- (24) En lo que se refiere a los segmentos de estos mercados en Francia, el estudio indica lo siguiente:
- se observa un estancamiento del segmento de mercado del grupaje, aunque se espera cierto crecimiento,
 - se mantendrá el declive del segmento del transporte tradicional de paquetes (de parámetros específicos, *parcels*), al igual que disminuirá en general el volumen del correo, debido a su sustitución por el correo electrónico.
- (25) El estudio concluye a este respecto que se registra esencialmente un estancamiento del mercado del grupaje/mensajería tradicional, aunque se espera cierto crecimiento, y que se observa un declive del transporte de paquetes (de parámetros específicos), por el aumento de la mensajería electrónica.
- (26) Como ya se ha indicado, el grupaje constituye un mercado de por sí, aunque está emparentado con el mercado del transporte de mercancías. En efecto, las operaciones de grupaje se caracterizan tanto por la clasificación de mercancías y por su tamaño (desde un paquete hasta lotes de varias toneladas), como por el hecho de que se garantiza el transporte de estos paquetes procedentes de distintos expedidores y dirigidos a varios destinatarios. Así pues, los dos aspectos del grupaje son, por una parte, la clasificación y, por otra, el transporte de mercancías de determinado tamaño. Aunque la clasificación permite optimizar la utilización de los medios de transporte, el transporte eficaz de mercancías sigue siendo el objetivo principal de toda la operación.
- (27) Desde que renunció a los medios de transporte ferroviarios tradicionales, Sernam efectúa sus transportes de mercancías agrupadas esencialmente por carretera, mediante camiones, desarrollando a su vez un concepto innovador, el «Train Bloc Express» (TBE), cuyo funcionamiento se describe a continuación en los comentarios presentados por Francia. Conviene, por tanto, examinar la capacidad de los mercados del transporte por carretera y del transporte ferroviario.
- (28) Transporte por carretera en Europa: el estudio indica que, para el conjunto de Europa, este modo de transporte —que representa un elemento fundamental de los servicios de grupaje/mensajería/transporte de paquetes normalizados— es un sector en el que existen pocos obstáculos de entrada, por lo que adolece de un exceso de capacidad estructural permanente⁽¹⁾, lo que quedó confirmado en los últimos cinco a siete años, en los que los precios registraron una caída.
- (29) El estudio indica que, en cualquier caso, el mercado francés de referencia suele caracterizarse por una competencia feroz y una fuerte tendencia a la concentración de empresas.
- (30) Transporte ferroviario. Se definen tres subgrupos:
- del estudio se desprende que no se espera crecimiento alguno en el sector del grupaje y de la mensajería transportada por ferrocarril tradicional. La competencia es intensa y existe cierta tendencia a la concentración de empresas. Además, SNCF está reduciendo el número de estaciones en las que presta sus servicios, con lo que se reducen las posibilidades de Sernam de utilizar el tren para el transporte de paquetes,
 - este análisis puede aplicarse tanto al transporte ferroviario tradicional como al transporte en los vagones colectores del tren de alta velocidad francés («TGV»),
 - según el estudio, el TBE, tal como ha sido desarrollado por Sernam, presenta cierto potencial de crecimiento, aunque no es muy significativo para el conjunto del mercado de mensajería por ferrocarril en Francia, habida cuenta de su escasa cuota de mercado actual. Ahora bien, la mensajería urgente por ferrocarril, tal como se efectúa con el TBE, presenta el inconveniente de un mínimo necesario de dos paradas de descarga⁽²⁾.

(1) Ahora bien, la ampliación reciente parece aliviar temporalmente la situación actual. Sin embargo, el hecho de que, al parecer, muchas empresas de transporte subcontraten el transporte de mercancías por carretera a transportistas menos caros procedentes de los nuevos Estados miembros debería reforzar la presión competitiva sobre los precios en el mercado del transporte por carretera.

(2) Una primera parada para trasladar las mercancías de los camiones hacia el TBE a su salida y otra a su llegada para volver a trasladar la mercancía a los camiones.

(31) El experto independiente se refirió, en particular, a un estudio de «Mercer Management Consulting»: *Mercer on Travel and Transport*, volumen X, nº 1, otoño 2003/invierno 2004, en el que se indica que la posición competitiva del transporte de mercancías por ferrocarril, si bien registra una reducción importante, no se halla en una situación desesperada. El ferrocarril ofrece ventajas que se trata de aprovechar y para ello es necesario reconsiderar en parte el concepto del transporte de mercancías por ferrocarril.

(32) Según los autores de dicho estudio, las redes ferroviarias con su elevado coste podrían explotarse mejor, siempre que se utilicen productos y precios diferenciados y se recurra a una gestión compleja de los ingresos (*yield management*). Sin embargo, es necesario adaptar la cultura de venta, para que los precios no se establezcan en función del poder de negociación de cada parte, sino en función del valor del transporte (*value based pricing*).

(33) Para ello, Mercer considera que una empresa de transportes ferroviaria debería normalizar sus productos y servicios de transporte, fijando los precios en función del valor del producto/servicio ofrecido para facilitar la comprensión por parte del cliente. En su opinión, se trataría de:

- a) establecer módulos de servicios (por ejemplo en función del tiempo, del precio o de la fiabilidad del servicio de transporte ofrecido);
- b) definir, a continuación, los tipos de servicios clave que conviene ofrecer (por ejemplo, transporte de duración normal o servicio urgente, o incluso transporte «barato»), y
- c) elegir soluciones de transporte normalizadas en función de los distintos tipos de servicios.

(34) Ante estas opiniones de expertos, debe concluirse que la mensajería en trenes normales presenta una capacidad excesiva y no tiene futuro, que la mensajería en trenes de alta velocidad clásicos tiene sus limitaciones y que la mensajería por TBE presenta cierto potencial de crecimiento en el mercado nacional francés, aunque de momento esté poco desarrollada.

2.4. SNCF - Antecedentes

(35) Tras ser creada en 1938 con un estatuto de sociedad anónima, SNCF se convirtió en una empresa pública de carácter industrial y comercial (denominada en lo sucesivo «EPIC») ⁽¹⁾ con efectos a 1 de enero de 1983. Desde la modificación introducida por la Ley de 13 de febrero de 1997 relativa a la creación de la empresa pública

«Réseau ferré de France» (denominada en lo sucesivo «RFF»), el objeto de SNCF (EPIC) es el siguiente ⁽²⁾:

— explotar, de conformidad con los principios de servicio público, los servicios de transporte ferroviario en la red nacional de ferrocarril, y

— cumplir, de conformidad con esos mismos principios, las misiones de gestión de la infraestructura mediante un mandato que le otorga RFF en forma de convenio.

(36) SNCF cuenta con un consejo de administración compuesto por 18 miembros: i) siete representantes del Estado, ii) cinco miembros elegidos por su competencia —entre los que figura al menos un representante de los usuarios— nombrados por decreto, y iii) seis miembros, incluido un representante de los directivos, elegidos por los empleados de la empresa y de sus filiales. A propuesta del consejo de administración, se nombra a su presidente, mediante decreto del Consejo de Ministros ⁽²⁾.

(37) Por otra parte, en lo que se refiere al desarrollo del grupaje y de la mensajería urgente transportada por ferrocarril (concepto de desarrollo del TBE), las autoridades francesas indican que «Sernam no dispone de un monopolio sobre el TBE, ya que cualquier operador puede solicitar un servicio equivalente a Fret SNCF. Ahora bien, hasta la fecha, ningún competidor de Sernam ha formulado una solicitud explícita a Fret SNCF, la cual confirma, por otra parte, su disposición a prestar un servicio equivalente, en las mismas condiciones, a cualquier operador que así lo solicite. Por su parte, Sernam respondió favorablemente a solicitudes de colaboración técnica sobre el TBE presentadas por un operador que deseaba evaluar su pertinencia y eficacia».

2.5. Decisión de la Comisión de 23 de mayo de 2001 «Sernam 1» – Antecedentes

(38) Por carta de 23 de mayo de 2001 (referencia D/288742, expediente NN 122/00 (ex N 140/00) – Francia), la Comisión informó a Francia de su Decisión por la que la cooperación logística desde el 1 de febrero de 2000 (alquiler de emplazamientos y de vagones) entre SNCF y SCS Sernam no constituye una ayuda estatal, mientras que las medidas de asistencia comercial y de recuperación de SCS Sernam, adoptadas por SNCF para su aplicación entre principios de 2001 y finales de 2004, constituyen ayudas estatales compatibles con el Tratado CE.

⁽¹⁾ Regulada por los artículos 18 a 26 de la Ley de orientación del transporte interior (LOTI), de 30 de diciembre de 1982. Una EPIC no puede declararse en quiebra, ni ser objeto de embargo.

⁽²⁾ Información recogida en la página de Internet de SNCF: <http://www.sncf.com>.

- (39) La Comisión autorizó un importe total de ayuda de 503 millones EUR ⁽¹⁾, incluidos 448 millones EUR de ayuda a la reestructuración y 55 millones en virtud de los contratos sobre equipaje, prensa y suministros entre SNCF y Sernam. Esta autorización se basaba en una serie de condiciones básicas incluidas en el expediente en curso.
- (40) Esta ayuda se autorizaba, en particular, si se cumplía el requisito básico de una privatización de Sernam. En efecto, la empresa Geodis ⁽²⁾, empresa de transporte y logística de derecho común que cotiza en el segundo mercado de la Bolsa de París, debía adquirir un 60 % de su capital. Un 56,6 % de su capital pertenece a inversores privados (los dos accionistas más significativos son Société Générale, por medio del grupo Salvépar, que posee un 26,6 % del capital y un 29,7 % de los derechos de voto y AGF-VIE, con un 8,4 % del capital y un 9,5 % de los derechos de voto). Un 43,3 % del capital y un 48,6 % de los derechos de voto pertenecen a SNCF.
- (41) Así, Geodis debería haber pasado a asumir íntegramente las deudas de SCS Sernam de forma ilimitada ⁽³⁾ y a cubrir los gastos adicionales de la reestructuración de Sernam hasta un importe de 67 millones EUR. Sernam se comprometía por su parte a reducir el número de sus centros de explotación de 107 a 72 en el período 1999-2004, a reducir su volumen de negocios en un 18 %, a recortar su plantilla y a llevar a cabo la reestructuración con el presupuesto mencionado anteriormente y en el plazo estipulado, es decir, antes de principios de 2004.

2.6. Apertura del procedimiento - Antecedentes

- (42) A raíz del primer informe anual y de la denuncia previamente mencionada, la Comisión observó que el pago de parte de la ayuda se efectuó sin que se cumpliesen varios elementos básicos de la Decisión Sernam 1. A este respecto, la Comisión registró la concesión abusiva de una ayuda y emitió dudas, en particular, respecto de los siguientes puntos:

— cambio de estatuto de SCS Sernam en sociedad anónima, cuyo efecto es limitar a su aportación la

responsabilidad de Geodis frente a las deudas de Sernam,

- reducción al 15 % de las acciones de Sernam de la participación de Geodis (empresa que tenía sus propias dificultades), cuando en un principio debía ser del 60 %,
- adquisición de otro 15 % de las acciones de Sernam por otra empresa, Compagnie générale d'investissement et de participation, «COGIP». COGIP es propiedad de Geodiset (34 %) y de Sofivir (66 %) ⁽⁴⁾,
- la prórroga de un año para llevar a cabo la reestructuración,
- el aumento de la concesión de fondos públicos de 41 millones EUR, que corresponde a un aumento neto de las necesidades de financiación de la reestructuración de Sernam, necesidades que se deben al retraso registrado con respecto al plan inicial ⁽⁵⁾,
- la presunta ausencia de contribución privada prevista de Geodis, por un importe de 67 millones EUR, que debía reducir proporcionalmente la intensidad de la ayuda,
- la falta de contrapartidas adecuadas a la modificación del plan inicial de reestructuración,
- la vuelta a la viabilidad de Sernam en un plazo razonable,
- la prevención de falseamientos indebidos de la competencia,
- el cumplimiento del principio de la ayuda única,
- la limitación de la ayuda a lo estrictamente necesario,
- la aplicación de la ayuda a la reestructuración de conformidad con la Decisión Sernam 1,
- la compatibilidad con el Tratado de todas las ayudas cualificadas o recalificadas de nuevas ayudas y/o de ayudas abonadas de forma abusiva.

Ante estas dudas, resulta necesario proceder a un nuevo análisis del plan de reestructuración de Sernam.

⁽¹⁾ Este importe constaba de 448 millones EUR [2 938 millones de francos franceses (FF)] de ayuda a la reestructuración y de 7 millones EUR aproximadamente derivados de la aportación de capital inicial abonada el 1 de febrero de 2000 por SNCF al transferir estas actividades de su patrimonio a su nueva filial al 100 %, Sernam SCS (véanse los pormenores en el cuadro 3), así como de 34 + 21 millones EUR (222 + 140 millones de FF) en virtud de los contratos de transporte de equipaje, prensa y suministros; el total autorizado ascendía por tanto a 503 millones EUR (3 300 millones de FF). Para más detalles, se remite a la Decisión Sernam 1 y a la apertura del procedimiento n° C 32/03 (las cifras en euros y la conversión a FF se redondean en millones en el texto de la presente Decisión.)

⁽²⁾ Cabe recordar que Geodis debía adquirir un 60 % de Sernam por 1 euro simbólico (véase el considerando 51 de la Decisión Sernam 1).

⁽³⁾ No hay limitación de responsabilidad en las sociedades comanditarias simples.

⁽⁴⁾ Sofivir es a su vez propiedad de algunos accionistas (personas físicas) y de Crédit Agricole.

⁽⁵⁾ Para un desglose detallado de este importe, se remite a la apertura del procedimiento C 32/03.

(43) La Comisión recordaba en la apertura del procedimiento C 32/03 la necesidad de comprobar que los elementos cuya evolución se consideraba conforme a la Decisión Sernam 1 en la Decisión de apertura del procedimiento concluyesen de forma adecuada (especialmente en materia de apertura a la competencia efectiva de los mercados afectados a 31 de enero de 2003 ⁽¹⁾) —se trata de los contratos celebrados entre SNCF y SCS Sernam para el transporte del equipaje de la clientela, de prensa y de suministros de SNCF— y recordaba asimismo que, ante estas dudas, resultaba necesario volver a analizar el expediente en función de un plan completo de reestructuración actualizado, que reflejase las nuevas circunstancias.

2.7. Evolución posterior

(44) A raíz de la apertura del procedimiento por la Comisión y de acuerdo con las condiciones de vencimiento contenidas en el acuerdo entre SNCF y Geodis, por una parte, y COGIP, por otra, en caso de apertura del procedimiento por la Comisión o en caso de recurso ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ⁽²⁾, SNCF tuvo que recuperar el 15 % de las acciones de Sernam adquiridas por Geodis y COGIP, respectivamente.

(45) Según los últimos datos facilitados por Francia, el importe de la ayuda abonada por la República Francesa a Sernam en el momento de la creación de filiales fue de 489,1 millones EUR: 6,7 millones de capital inicial, 419,6 millones de operación en capital, 33,5 millones de préstamo participativo y 29,3 millones que corresponden a los gastos adicionales que suponen los empleados ferroviarios ⁽³⁾. Este total corresponde al importe de 448 millones EUR de ayuda a la reestructuración del plan aprobado por la Comisión en mayo de 2001, incrementado en 41 millones EUR para tener en cuenta las nuevas circunstancias tras la decisión de la Comisión (como contrapartida por los esfuerzos adicionales, especialmente en materia de cierre de centros de actividad).

(46) El resto de la evolución anunciada por Francia, esencialmente en la presentación de sus comentarios tras la apertura del procedimiento, como por ejemplo la actualización del plan de reestructuración de Sernam, figuran a continuación en la sección relativa a los comentarios de Francia.

(47) Además, [...], las autoridades francesas notificaron [...] su decisión de proceder a la venta de Sernam, en las siguientes condiciones:

— proceso transparente y no discriminatorio,

— búsqueda de un comprador europeo, y

— venta a precios de mercado.

(48) Para ello, recurrieron a un banco, encargado de encontrar posibles compradores a escala europea. Según las indicaciones de las autoridades francesas, la fecha límite para esa venta debería ser el [...].

(49) Así pues, la Comisión toma nota de la intención de las autoridades francesas de vender íntegramente la sociedad Sernam (incluidos el activo y el pasivo).

3. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

(50) Las observaciones comunes de varios terceros, que desean mantener el anonimato, se resumen a continuación. Habida cuenta de las circunstancias del asunto y, en particular, de las conclusiones expuestas por la Comisión en la apertura del procedimiento, estos terceros presentan las siguientes observaciones.

(51) La autorización del plan de reestructuración quedó supeditada a la venta de la mayoría de las participaciones de SNCF en el capital de Sernam a un inversor privado, que se comprometía a aportar a los costes de reestructuración de Sernam una contribución «propia», por un importe de un 20 % aproximadamente.

(52) Sernam debería haber proporcionado una contrapartida suficiente para esta ayuda a la reestructuración, en forma de una reducción de su volumen de negocios (de al menos un 18 %) y de sus cuotas de mercado, para evitar posibles falseamientos injustificados de la competencia. A este respecto, los denunciantes tienen en cuenta que la Comisión indica, en el cuarto párrafo del punto 75 de su resumen, que «si bien es cierto que Francia ha propuesto el cierre de [...] ⁽⁴⁾ centros adicionales de Sernam, no queda claro, por una parte, si esta contrapartida sería suficiente y, por otra, si sería aceptable habida cuenta del nuevo contexto del expediente, tal como se ha descrito anteriormente». Los denunciantes consideran que el cierre de centros de actividad adicionales no constituye en ningún caso una contrapartida suficiente, habida cuenta del aumento significativo (de al menos 108 millones EUR [67+41 millones]) del importe de la ayuda a la reestructuración solicitado para Sernam y de la prórroga, por al menos un año, del período de reestructuración.

⁽¹⁾ De conformidad con la Directiva 93/38/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones (DO L 199 de 9.8.1993, p. 84), modificada por la Directiva 98/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 101 de 1.4.1998, p. 1). La Directiva 93/38/CEE ha sido sustituida por la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 134 de 30.4.2004, p. 1).

⁽²⁾ En su Decisión de apertura del procedimiento, la Comisión consideró estas cláusulas de vencimiento contrarias al Derecho comunitario.

⁽³⁾ Compensación abonada por SNCF a Sernam por los gastos adicionales adeudados a los empleados ferroviarios de Sernam.

⁽⁴⁾ Información confidencial no publicada.

- (53) El importe de la ayuda autorizado en el año 2001 no debería haber superado el mínimo necesario para restaurar la viabilidad de Sernam. En particular, la Comisión debería procurar que Sernam no pueda disponer, en adelante, de liquidez que le permita seguir aplicando, como ahora, precios inferiores en el mercado y «fichar» al personal con experiencia de sus competidores (véase el punto 96 del resumen de la Comisión).
- (54) Los denunciantes consideran que no debería autorizarse a Sernam a reanudar su reestructuración, a seguir cobrando ayudas y a falsear la competencia, aunque sólo sea porque no cumple (al igual que SNCF) las condiciones que establece la Decisión de 23 de mayo de 2001;
- (55) La Comisión debería rechazar cualquier nuevo plan de inversión y desarrollo presentado por Sernam/SNCF y por Francia, dado que Sernam/SNCF y Geodis infringen deliberadamente las disposiciones del plan de reestructuración autorizado por la decisión de la Comisión y dado que han decidido no participar en las posibles investigaciones de la Comisión sobre el plan de reestructuración inicial, en vista de las cláusulas suspensivas del protocolo de acuerdo suscrito entre SNCF y Geodis.
- (56) La Comisión debe velar, con arreglo al principio de la ayuda única, por que no se autorice a Sernam a recibir ninguna ayuda adicional. Dado que las medidas adoptadas por SNCF para privatizar Sernam y aplicar el plan de reestructuración aprobado no fueron suficientes para restaurar la viabilidad de Sernam en los plazos estipulados, la Comisión debería adoptar las medidas necesarias para que se declare la liquidación de Sernam y no pueda acceder a nuevas ayudas estatales.
- (57) Por carta de 19 de mayo 2004, registrada el 24 de mayo de 2004, estos terceros enviaron información complementaria, según la cual los cierres de empresas en el sector de los transportes en Francia aumentaron en un 21,37 % en los doce meses anteriores a marzo de 2004 (fuente: INSEE). En opinión de estos terceros, las graves dificultades financieras del sector del transporte por carretera en Francia se deben «a la mala coyuntura, así como a causas estructurales. Las empresas de transporte no disponen de ningún margen de maniobra por la falta de fondos propios y de liquidez. Así pues, en cuanto pierden un contrato o uno de sus clientes se declara en quiebra, les resulta extremadamente difícil resistir. Sus garantías suelen ser insuficientes, por lo que les cuesta obtener la confianza de los banqueros, de los expedidores e incluso de sus proveedores».
- (58) Además, los terceros indican varios ejemplos de clientes de la empresa «X»⁽¹⁾, a los que, al parecer, en fecha

reciente, Sernam presentó ofertas de precios inferiores en un 10 %-30 % a los precios que ofrecía la empresa «X»:

Cientes de «X»	Reducción del precio propuesto por Sernam en comparación con el precio propuesto por «X»	Región
Cliente 1	-30 %	Amiens
Cliente 2	-15 %	París
Cliente 3	-10 %	París
Cliente 4	-20 %	París
Cliente 5	-20 %	París
Cliente 6	-20 %	París

- (59) Además, estos terceros indican que Sernam atrajo sistemáticamente al personal procedente de la empresa «X»⁽²⁾, ofreciendo primas del 30 % por encima de los salarios pagados por esta última.
- (60) Los terceros llegan a la conclusión de que Sernam intenta emplear las ayudas que recibe para obtener una ventaja competitiva en el mercado en detrimento de sus competidores, por lo que solicitan una decisión negativa y la recuperación inmediata de la ayuda que ya se ha concedido a Sernam. Además, piden que la posible venta de Sernam se efectúe en las mismas condiciones que las impuestas a Geodis en el año 2001 y por medio de un concurso adecuado.

4. COMENTARIOS DE FRANCIA

- (61) Por cartas de 19 de junio de 2003, 26 de noviembre de 2003 y 14 de abril de 2004, Francia presentó comentarios en respuesta a la apertura del procedimiento por la Comisión, en respuesta a las observaciones de terceros y a raíz de las reuniones de trabajo celebradas.

RESUMEN DE LOS COMENTARIOS DE FRANCIA

- (62) Las autoridades francesas consideran que han aportado todos los elementos de respuesta a las dudas expresadas por la Comisión:

— se ha producido una reducción significativa del volumen de negocios de Sernam,

⁽¹⁾ Que ejerce su actividad en el mismo segmento competitivo que Sernam.

⁽²⁾ En particular en la región de París.

- SNCF no sustituirá a Geodis para la cobertura de los fondos de operaciones que necesita Sernam. Esta necesidad de financiación, evaluada en 67 millones EUR en el año 2001, ha pasado a una cantidad de tan sólo 7,8 millones EUR y será financiada mediante líneas de crédito bancario corrientes,
 - los precios de venta, tanto de la mensajería como del grupaje y del servicio urgente, aumentaron efectivamente entre los años 2000, 2001 y 2002,
 - los mercados de prensa, equipajes y suministros, cuyos importes no se modificaron, sí se abrieron a la competencia,
 - Sernam obtuvo su certificado de calidad; se trata, en este caso, de la etiqueta «CLIQ» (*Client Qualité*),
 - se realizó tal como estaba previsto el paso de Sernam hacia la mensajería urgente (que, de hecho, representa uno de los elementos clave del éxito de su plan de saneamiento),
 - el desarrollo del TBE también es uno de los elementos principales del crecimiento de Sernam.
- (63) Por otra parte, y tal como reconoce la Comisión en su Decisión de apertura del procedimiento, se cumplieron los demás elementos del plan:
- se ha iniciado el cierre de centros de actividad, y se rebasará lo dispuesto en la Decisión Sernam 1,
 - se procedió a una renovación de cuatro quintas partes del personal en dos años, tras el regreso a la plantilla de SNCF de los empleados ferroviarios, lo que permitió crear un nuevo dispositivo de comunicación interna más específico, que hace hincapié en las iniciativas locales para desarrollar una nueva cultura en la que lo más importante sean los resultados,
 - está en curso la reorganización de los centros de producción,
 - se ha iniciado el plan de formación para los empleados,
 - ha concluido la instauración del nuevo plan de transporte,
 - también ha concluido la adaptación de los sistemas informáticos a los sistemas de Geodis.
- (64) Sólo falta por cumplir la vinculación de Sernam con el grupo Geodis, que no pudo realizarse en las condiciones y plazos previstos en el protocolo de acuerdo suscrito entre SNCF y Geodis el 21 de abril de 2000.
- apertura del procedimiento por la Comisión, que constituía un motivo de resolución. Así pues, SNCF recuperó el 15 % de las acciones de Sernam adquirido por Geodis y COGIP, respectivamente.
- (66) En lo que se refiere a las cláusulas resolutorias de los protocolos suscritos entre SNCF y Geodis y entre SNCF y COGIP, las autoridades francesas consideran que éstas no eran exorbitantes ni contrarias al Derecho comunitario, habida cuenta de los riesgos asumidos por el inversor. Al no adoptarse la decisión de la Comisión antes del 31 de diciembre de 2000 (fecha inscrita en las cláusulas resolutorias), Geodis aceptó prorrogar el protocolo de acuerdo de 21 de abril de 2000 hasta el 30 de junio de 2001 (dicho protocolo incluía una cláusula suspensiva, supeditada a la aprobación por la Comisión, antes del 31 de diciembre de 2000, de una Decisión definitiva de compatibilidad). Mientras tanto, la Decisión Sernam 1 se aprobó el 23 de mayo de 2001. Ahora bien, en opinión de las autoridades francesas, sólo pasó a ser definitiva el 14 de septiembre de 2001, a los dos meses de su publicación. En ese momento, el protocolo ya no era válido y SNCF tuvo que volver a negociar un nuevo protocolo con Geodis. Se recuerda que, aunque SNCF es el primer accionista de Geodis con un 45 % de su capital social, no dispone del control y, además, no puede participar en las votaciones sobre decisiones de Geodis acerca de Sernam. Así pues, SNCF no disponía de facultad alguna que le permitiese obligar a Geodis a aplicar un protocolo que había perdido vigencia, aunque la decisión hubiese sido aplicable desde la fecha de su notificación al Estado miembro. En cambio, SNCF hizo cuanto estaba a su alcance para aplicar el plan de reestructuración.
- (67) Las autoridades francesas concluyen que el vencimiento del primer protocolo (por la falta de Decisión definitiva respecto de Geodis antes del 30 de junio de 2001), la duración de negociación del segundo protocolo y las modificaciones impuestas por Geodis con relación al primer protocolo (por sus dificultades financieras) no son imputables ni a Sernam, ni a SNCF, ni a las autoridades francesas.
- (68) Ahora bien, en opinión de las autoridades francesas, el vencimiento de estos acuerdos no impidió que evolucionasen las sinergias entre Geodis, COGIP y Sernam. [...].
- (69) Las autoridades francesas indican que, aunque se aplicaran algunas medidas de saneamiento a partir del año 2000, el principio del plan de reestructuración no pudo aplicarse realmente hasta el 1 de enero de 2003 y la llegada de Charles-Henri Brousseau al cargo de Presidente y de Jean-Michel Tremolet al de Director financiero de Sernam, lo que representa un retraso de seis meses.

COMENTARIOS PORMENORIZADOS DE FRANCIA

4.1. Vencimiento de los acuerdos de SNCF con Geodis y COGIP**4.2. Plazos de aplicación del plan**

- (65) Las autoridades francesas indican el vencimiento de los protocolos suscritos entre Geodis y COGIP ante la

4.3. Aumento de la ayuda de 41 millones EUR

(70) Francia indica que esta necesidad de financiación corresponde esencialmente a la financiación de las pérdidas registradas durante el período necesario para la negociación y adaptación del plan a las nuevas circunstancias. Estas se derivan de las modificaciones habidas tanto en Geodis como en el entorno económico general durante el período de instrucción del expediente por la Comisión tras la Decisión Sernam 1.

a) Impacto de la degradación de la calidad del servicio ferroviario ([...] millones EUR): A raíz de quince días de huelga en la primavera de 2001, SNCF tuvo que aceptar la suspensión de la utilización del plan de transporte ferroviario en torno al punto nodal de Villeneuve St-Georges. Para limitar las pérdidas de clientela, Sernam debió sustituirlo urgentemente por un plan de transporte de carretera que, por la urgencia, no pudo optimizarse, amén de que los precios no pudieron negociarse en condiciones favorables. Así pues, Sernam sufrió un perjuicio que puede evaluarse en [...] millones EUR en 2001, incluidas las pérdidas de volumen de negocios de [...] millones EUR y gastos por un importe de [...] millones EUR, como consecuencia de los litigios excepcionales que Sernam tuvo que afrontar.

b) Aplazamiento imprevisible de la aplicación del plan de saneamiento ([...] millones EUR): A este deterioro del servicio ferroviario, se añadieron las pérdidas de explotación correspondientes a los siete meses de incertidumbre (de junio a diciembre de 2001) debida a la dificultad de las negociaciones con Geodis. Por el vencimiento de los acuerdos que expiraban a finales de 2000 entre SNCF y Geodis, SNCF se vio obligada a renegociar un nuevo protocolo de acuerdo con Geodis a finales de 2001 (el 21 de diciembre de 2001), ya que los demás compradores interesados en el momento de la convocatoria de propuestas decidieron, entre tanto, optar por otras inversiones. Estas negociaciones fueron más difíciles, si cabe, por el propio deterioro en la situación de Geodis durante el año 2001. La demora en la firma de nuevos acuerdos aplazó otro tanto el período de grandes pérdidas, por el retraso en la aplicación del plan de saneamiento que sólo pudo comenzar el 1 de enero de 2002. Las pérdidas adicionales acumuladas ascienden a [...] millones EUR aproximadamente.

c) Costes adicionales por el cierre de agencias ([...] millones EUR) y ahorro global sobre los gastos adicionales relacionados con los empleados ferroviarios ([...] millones EUR): El rebasamiento de la financiación del plan de reestructuración ([...] millones EUR) se explica esencialmente por un coste más elevado de lo previsto del cierre de las agencias (despidos, mayor rigor de la legislación social, etc.). Se vio compensado globalmente con unos gastos adicionales menores para el personal con estatuto de empleado ferroviario ([...] millones EUR). Las solicitudes de reingreso en SNCF de los agentes de la plantilla fija fueron mayores y más rápidas de lo previsto, si bien los requisitos geográficos expresados por dichos agentes retrasaron su reclasificación y contribuyeron a perturbar el funcionamiento de

las agencias y a agravar las cargas correspondientes a estos reingresos en comparación con las de un plan social corriente. El plan inicial tenía previsto el mantenimiento de [...] agentes de la plantilla fija (empleados ferroviarios). En realidad, sólo permanecieron en Sernam [...] empleados ferroviarios, lo que corresponde a un ahorro con respecto a los gastos adicionales previstos de [...] millones EUR. A su vez, los reingresos en SNCF están siendo más rápidos (casi [...] tan sólo en noviembre de 2000 y unos [...] en un período de cuatro meses de 2001) y más numerosos de lo previsto, por lo que Sernam tuvo que contratar urgentemente personal con contrato privado, sin formación y en mayor cantidad de la prevista. Por último, la plantilla excedentaria fue reduciéndose paulatinamente, lo que supuso un coste de despidos adicional con respecto a las previsiones del plan inicial.

d) Préstamo participativo ([...] millones EUR): De acuerdo con el protocolo de acuerdo firmado con Geodis el 21 de diciembre de 2001, se dedujo del préstamo participativo realmente abonado por SNCF el importe de las inversiones realizadas y asumidas con cargo a los ejercicios de 2000 y 2001. A este respecto, se disminuyó el importe del préstamo pagado en [...] millones EUR.

4.4. Los 67 millones EUR que se esperaban de Geodis (en virtud de la Decisión de 23 de mayo de 2001)

(71) Según las autoridades francesas, el coste total de la reestructuración a que se refiere la Decisión Sernam 1 (515 millones EUR) debía ser financiado por SNCF (448 millones EUR) y Geodis (67 millones EUR). El elevado importe de 61 millones EUR para cubrir las necesidades de capital circulante se debe a la desorganización de finales del año 2000 relacionada con el reingreso masivo de empleados ferroviarios (más de 1 600 reingresos en el ejercicio de 2000). Francia indica que esta suma representaba el importe de un crédito de explotación concedido por Geodis en favor de Sernam (financiación de las necesidades de capital circulante). En efecto, esta perturbación causó retrasos e incidentes en el transporte de las mercancías, lo que provocó numerosos litigios y una renovación consecuente del crédito cliente. A finales de 2000, el plazo medio para cobrar las deudas cliente superaba cuatro meses. Las autoridades francesas indican que, durante el primer semestre de 2002, la previsión de necesidades de capital circulante disminuyeron a [...] millones EUR, evaluado sobre la base de un crédito medio de aproximadamente treinta días de volumen de negocios y financiado mediante ayudas bancarias corrientes. A 31 de diciembre de 2002, estas necesidades de capital circulante sólo representaban [...] millones EUR, financiados mediante líneas de crédito bancario corrientes. En opinión de las autoridades francesas, las medidas adoptadas por Sernam para reducir las necesidades de capital circulante permiten afirmar que los 67 millones EUR inicialmente previstos, cuya financiación debía garantizar Geodis, ya no son necesarios.

4.5. Precios aplicados por Sernam

(72) Las autoridades francesas indican que Sernam ha aplicado, desde 1995, una nueva estrategia de tarifas al alza con el fin de restablecer la rentabilidad de su actividad, mediante una reevaluación de los ingresos en concepto de servicio urgente y mensajería. Esta política ha dado lugar a resultados concretos, que se exponen a continuación.

(73) Mensajería urgente: Para establecer una comparación entre la posición de Sernam y el mercado, Sernam se remitió al siguiente indicador: el precio por kilo. En efecto, el peso medio por envío de Sernam es superior al peso medio por envío del mercado ([...] kg contra 29 kg a finales de junio de 2003). Ahora bien, el precio por kilo de los envíos es decreciente en función del peso (cuanto mayor el peso de un envío, menor su precio por kilo). Para poder equiparar los datos, Sernam decidió comparar los precios por kilo de los envíos cuyo peso oscila entre 25 kg y 35 kg, es decir, el peso medio de los envíos observado en el mercado urgente.

2º trimestre de 2003 «urgente»	Sernam (global)	Sernam, en el tramo de peso 25-35 kg	Mercado (mismo peso)
Precio/kg en euros	[...]	[...]	1,07
Peso por envío en kg	[...]	[...]	29,00

(74) Para los envíos de Sernam situados en el tramo de peso medio de mercado, el precio de Sernam es de [...] euros/kg, para un precio medio de mercado de 1,07 euros/kg. Así pues, en este tramo de peso medio, el precio aplicado por Sernam sería superior al del mercado.

(75) Además, las autoridades francesas indican que la subida de los precios de Sernam fue de [...] puntos en el primer trimestre de 2003 con respecto al primer trimestre de 2001, frente a una progresión en el mercado de 13 puntos. En el mismo período, los pesos por envío de Sernam aumentaron de forma muy significativa (progresión de [...] puntos), en relación con el mercado (reducción de 7 puntos). En la medida en que el precio por kilo es decreciente en función del peso, si el peso medio de los envíos de Sernam aumenta de forma significativa mientras que el del mercado baja, podría esperarse que el valor del indicador precio/kg de Sernam

se redujese de forma considerable. Y sin embargo, el indicador de precio/kg de Sernam aumenta y ese aumento es incluso superior al del mercado. Así pues, la subida del precio por kilo de Sernam es mucho más importante que la del mercado. Los datos disponibles de Sernam correspondientes al segundo trimestre de 2003 (al margen de las entregas nocturnas) confirman este hecho.

(76) Mensajería tradicional: Las autoridades francesas indican que se realizó el mismo análisis con los envíos cuyo peso oscila entre 95 y 105 kg (peso medio de los envíos registrado en el mercado de la mensajería).

(77)

2º trimestre de 2003 entregas normales	Sernam	Sernam, en el tramo de peso 95-105 kg	Mercado
Precio/kg en euros	[...]	[...]	0,33
Peso por envío en kg	[...]	[...]	98,00

(78) Para los envíos de Sernam incluidos en el tramo del peso medio del mercado, el precio de Sernam es de [...] EUR/kg, superior al del mercado.

(79) Además, las autoridades francesas indican que la progresión de los precios con relación al mercado es superior de [...] para Sernam entre el primer trimestre de 2001 y el primer trimestre de 2003 (e idéntico entre el primer trimestre de 2001 y el segundo trimestre de 2003). A su vez, los pesos por envío de Sernam aumentaron ligeramente (progresión de [...] puntos) en relación con el mercado (reducción de 3 puntos). Dado que el precio por kilo es decreciente en función del peso, la evolución del precio por kilo de Sernam también fue más importante que la del mercado. Los datos disponibles relativos al segundo trimestre de 2003 confirman este hecho.

4.6. Evolución de resultados de Sernam

(80) Las autoridades francesas indican en primer lugar que Sernam no está obligado legalmente a establecer cuentas consolidadas y que no puede, por tanto, acusarse a Sernam de no haber publicado datos sobre este tipo de cuentas. Ahora bien, las autoridades francesas comunicaron a la Comisión los estados financieros consolidados de Sernam para el año 2002.

- (81) Por lo que se refiere a la evolución de los resultados desde el año 2000 hasta la previsión correspondiente al año 2006, las autoridades francesas proporcionan las siguientes indicaciones:

	2000	2001	2002	2003 (previsión)	2003 real	2004	2005	2006
Volumen de negocios	552	573	449	430	414	431	452	449
Excedente bruto de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dotación para amortizaciones	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Dotación para provisiones	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Costes de reestructuración	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Abandono préstamo participativo	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Resultado financiero	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Resultado antes de impuestos	-104,0	-102,0	-78,3	-87,1	-85,0	-40,9	0,1	3,4

- (82) Según estas indicaciones, y partiendo de las medidas de reestructuración previstas y aplicadas en parte, Sernam debería alcanzar un resultado neutro en el año 2005 y comenzar a obtener beneficios en el año 2006.

4.7. Cuotas de mercado de Sernam

- (83) Según las autoridades francesas, se desprende en primer lugar del cuadro sobre la clasificación de los operadores por actividad, establecido por los interventores de cuentas en función de las cifras de la revista *Logistique Magazine*, que Sernam pasó del tercer puesto al décimo en lo que se refiere a la mensajería en Francia entre 1998 y 2002, y del quinto puesto al sexto en lo que se refiere al servicio urgente en el mismo período. Las autoridades francesas reprodujeron este cuadro:

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Cuota en %	Puesto	Cuota en %	Puesto	Cuota en %	Puesto	Cuota en %	Puesto	Cuota en %	Puesto
Mensajería Francia	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,85	10
Mensajería urgente Francia	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Mensajería internacional	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazi- ne		Sernam		Logistique Magazi- ne		Logistique Magazi- ne	
	Cuota en %	Puesto	Cuota en %	Puesto	Cuota en %	Puesto	Cuota en %	Puesto	Cuota en %	Puesto
Mensajería urgen- te internacional	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. Reducción del volumen de negocios

- (84) Según la carta de las autoridades francesas de 14 de abril de 2004, la evolución del volumen de negocios de Sernam es la siguiente:

VN-1								
Volumen de negocios de Sernam	2000	2001	2002	2003 (prev.)	2003 (real)	2004	2005	2006
VN de Sernam en millones EUR	552	573	449	430	414	431	452	449
VN de Sernam (base 100 en 2000)	100	104	81	78	75	n.d.	n.d.	n.d.
Reducción del VN anual en millones EUR		4	-22	-4	-6	n.d.	n.d.	n.d.
Evolución del VN en % entre 2000 y el año considera- do (*)		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

VN-2					
Datos brutos de la mensajería urgente/tradicio- nal (sin corrección de los efectos de la evolu- ción del mercado)	2000	2001	2002	2003	Evolución 2000-2003 en %
VN Sernam urgente en millones EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
VN Sernam tradicional en millones EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Relación urgente/tradicional	[...]	[...]	[...]	[...]	
VN urgente + tradicional (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Parte urgente en % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Parte tradicional en % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	

VN-3					
Datos urgente + tradicional (base 100 en el año 2000) (con corrección de los efectos de la evolución del mercado)	2000	2001	2002	2003	Evolución 2000-2003 en puntos
Sernam urgente	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sernam tradicional	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Relación urgente/tradicional	[...]	[...]	[...]	[...]	

(*) Esta información no procede directamente de los datos enviados por las autoridades francesas, sino que ha sido añadida por la Comisión.

- (85) Según las indicaciones de Francia, la evolución del volumen de negocios realizado por Sernam en la mensajería y en el servicio urgente en el período 2000-2003 muestra, por una parte, la disminución de la presencia de Sernam en ambos mercados y, por otra, cierta reorientación de la actividad de Sernam en favor del servicio urgente.
- (86) El volumen de negocios de Sernam se redujo en un 18 % entre 2000 y 2005. El porcentaje del volumen de negocios se redujo un [...] % en lo que se refiere a la mensajería tradicional y un [...] % en lo que se refiere a la mensajería urgente en el período 2000-2003. Si se consideran las correcciones aportadas por las autoridades francesas para tener en cuenta la evolución del mercado, la reducción del volumen de negocios de Sernam en lo que se refiere a la mensajería en el mismo período sería mucho más importante (del [...] %), mientras que la del servicio urgente sólo disminuiría ligeramente, alcanzando un [...] % en lugar de un [...] %.
- (87) Además, según las indicaciones de las autoridades francesas, se ha producido cierta reorientación de las actividades, en la medida en que la relación entre el servicio urgente y la mensajería tradicional fue de [...] en el año 2000 y de [...] en el 2003. La cuota de la mensajería tradicional de Sernam se redujo en favor del servicio urgente. Ahora bien, desde otra perspectiva, si se tiene en cuenta el volumen de negocios acumulado de la mensajería tradicional y del servicio urgente, la mensajería tradicional constituye la gran mayoría de las actividades, con un [...] % en el año 2000 y un [...] % en el 2003, frente a un [...] % y un [...] %, respectivamente, para el servicio urgente.

4.9. Reducción de plantilla

- (88) La plantilla de Sernam ha sufrido la siguiente reducción:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Decisión de 23.5.2001	5050			3900		2600	
Plantilla de Sernam a 31/12.			4257	3800	3259	2995	[...]

- (89) Según la Decisión de 23 de mayo de 2001, debía tenderse a una plantilla de 2 600 trabajadores en el año 2004. En realidad se registraron 2 995 trabajadores, pero en el año 2005 deberían ser [...], lo que representa una cifra inferior al objetivo fijado para el año 2004.
- (90) La reducción de plantilla preconizada debe dar lugar a importantes ahorros y proporcionará a Sernam la flexibilidad y adaptabilidad necesarias para cumplir sus objetivos innovadores.

4.10. Cierre y reorganización de los centros de actividad

- (91) Cierre de centros: las autoridades francesas indican que Sernam rebasará los objetivos fijados en la Decisión de 23 de mayo de 2001 en lo que se refiere al cierre de centros de clasificación:

	1999	2000 (31.12)	2001 (30.6)	Objetivos finales de 2002	Objetivos finales de 2003		
Objetivos de la Decisión de 23.5.2001	107	87	80	74	72	32,71 %	
31.12		2001 (31.12)	2002 (31.12)		2003 (31.12)	2004 (31.12)	2005 (31.12)
Número de centros de Sernam		87	74		62	61	61
Evolución en % entre 1999 y 2005							-43

Las autoridades francesas indican que los datos en cursiva constituyen previsiones.

- (92) Reorganización de los centros: La antigua red de Sernam dificultaba la obtención de beneficios, ya que estaba sobredimensionada (demasiados centros), mal localizada [sobre todo con centros muy caros por estar situados en plena ciudad (París)] y con centros de clasificación con una estructura inadaptada⁽¹⁾. La reducción a la mitad aproximadamente del número de sus centros, así como la reubicación parcial de las actividades de clasificación de la ciudad hacia el extrarradio y hacia centros adaptados al plan de transporte de carreteras, permitieron reducir a la mitad las cargas de alquiler de Sernam y constituyen uno de los elementos clave para racionalizar las actividades de grupaje y mensajería y aumentar su eficacia, a fin de restablecer la viabilidad a largo plazo de Sernam.

4.11. Deslocalización y modernización de los centros restantes

- (93) Entre los centros de explotación permanentes de Sernam, 25 ofrecen condiciones físicas incompatibles con los coeficientes de productividad actuales de la profesión. Situados en su mayor parte en grandes metrópolis, son imprescindibles para mantener íntegra la red de Sernam. A fin de garantizar la vuelta a la viabilidad de estos centros, Sernam introdujo una política de modernización de los centros cuya situación geográfica es satisfactoria (tres) y de deslocalización en el caso contrario (22 centros). Las deslocalizaciones se efectúan hacia instalaciones existentes renovadas por Sernam o hacia nuevas instalaciones.

⁽¹⁾ Las autoridades francesas indican que los locales utilizados eran en parte vetustos. Se ubicaban a menudo en el centro de las ciudades y no, como la mayor parte de las empresas de mensajería competidoras, en las zonas logísticas de la periferia de las ciudades, accesibles más rápidamente desde los grandes ejes viales y mejor situados con respecto a las zonas industriales, en las que se concentra la mayor parte de los clientes de Sernam. Esa ubicación incide en los alquileres excesivamente caros para Sernam. Las agencias mixtas ferrocarril/carretera (muelle ferroviario y de carretera) se utilizan desde mayo de 2001 exclusivamente para el transporte por carretera. Así pues, solo se utilizan como muelles monomodales, con lo que la productividad es insuficiente: mayor superficie recorrida que en una agencia mixta clásica, mayor distancia recorrida por los paquetes, lo que supone un mayor número de manutencionarios y mayores riesgos de deterioro de los envíos. Además, la disposición física no está adaptada a las características del material actual: los patios que rodean los muelles son demasiado exigüos, con lo que las maniobras de aproximación al muelle resultan difíciles (y, por tanto, más largas que en una instalación de configuración clásica) o incluso imposibles en algunas partes, lo que impide a los agentes un estacionamiento de sus camiones ante las puertas para optimizar la utilización del muelle. Como consecuencia de la redistribución de la cartera de Sernam y a raíz de la mala coyuntura, muchas agencias estaban sobredimensionadas.

- (94) Este plan de modernización y deslocalización permitirá mejorar el resultado de explotación de la red en [...] millones EUR (en un año completo, fuera de la región «Île de France» afectada por dos deslocalizaciones y dos modernizaciones de centros). En efecto, en esas instalaciones modernas, seguras y optimizadas, Sernam: i) reduce un 50 % la superficie de los muelles, ii) reduce un [...] % el número de personal administrativo, iii) reduce el número de litigios relacionados con el deterioro de los paquetes, iv) reduce el número de paquetes robados, y v) optimiza las operaciones de carga de los camiones reduciendo su inmovilización. La deslocalización a nuevas instalaciones supone un ahorro medio de un 15 % con respecto a los alquileres actuales.

4.12. Nuevos sistemas informáticos

- (95) Con la asistencia de Geodis, Sernam convirtió su sistema informático, adquiriendo dos nuevos programas de gestión («Aanael» y «Alisio 2000»), que deberán optimizar las operaciones futuras de Sernam.

4.13. De la mensajería tradicional al servicio urgente

- (96) Las autoridades francesas indican que Sernam fusionó, en enero de 2003, sus planes de transportes servicio de mensajería y de servicio urgente en un único plan de carreteras⁽¹⁾ de transporte «urgente»⁽²⁾, que se articula en torno al «Train Bloc Express» (TBE). Gracias a este plan de transporte, la empresa Sernam ha alcanzado el calibre adecuado para efectuar exclusivamente servicios urgentes y para entregar sus productos con la calidad de servicio correspondiente (certificación «Cliq»⁽³⁾ que garantiza seguridad, fiabilidad, cumplimiento de los plazos y trazabilidad de los paquetes transportados), aunque solo una tercera parte, aproximadamente, sea realmente un servicio de mensajería urgente⁽⁴⁾. Esta garantía de calidad para el cliente permitió, en particular, contribuir a la reducción significativa del coste de los litigios pendientes, reduciendo a su vez de forma sustancial las necesidades de capital circulante⁽⁵⁾.

- (97) El volumen de negocios de Sernam desglosado por tipos de clientes pone de manifiesto que un [...] % del volumen de negocios total de Sernam (que corresponde al [...] % de los clientes) se realiza con clientes del servicio urgente y productos mixtos en los que Sernam no compete con la oferta de las empresas dedicadas exclusivamente a mensajería, que no disponen de servicios urgentes. Así pues, el [...] % del volumen de negocios generado por estos clientes incluye:

- un [...] % relacionado con los servicios urgentes,
- un [...] % relacionado con los servicios de mensajería, y
- un [...] % relacionado con los servicios de fletamento.

- (98) El [...] % restante del volumen de negocios de Sernam procede de la clientela que no recurre a los servicios urgentes.

⁽¹⁾ Información suministrada por las autoridades francesas en la reunión del 22 de marzo de 2004.

⁽²⁾ Recuérdese que, se trata de: i) «Urgence Xpress»: entrega el día mismo en unas horas (utilizando las bodegas del TAV), ii) «Livraison de nuit» (entre 4 y 8 horas en cámara privada), iii) «H Xpress»: entrega el día siguiente por la mañana antes de las 12:00 horas, iv) «Avantage Xpress»: entrega el día siguiente antes de las 18:00 horas, v) «Tempo Xpress»: entrega en 48 a 72 horas en Europa, vi) «Lot Xpress»: transporte de lotes de 1 a 25 toneladas en Francia y en Europa y vii) «Disram»: distribución industrial de paletas.

⁽³⁾ El certificado «Cliq» garantiza la fiabilidad de todas las fases del transporte, la capacidad de respuesta en el conjunto de la red, la seguridad de procedimientos claros y la transparencia en tiempo real y en caso de anomalía.

⁽⁴⁾ Indicación suministrada por las autoridades francesas en la reunión del 22 de marzo de 2004.

⁽⁵⁾ Las necesidades de capital circulante relacionadas con una duración de recuperación de los créditos cliente superior a 4 meses a finales de 2000 constituían una parte importante de los 67 millones EUR mencionados anteriormente. Este coste pudo reducirse a [...] millones EUR a 31 de diciembre de 2002 y debería ajustarse a las normas de la profesión al final del plan de reestructuración.

4.14. De la carretera al ferrocarril (Train Bloc Express)

- (99) Concepto «TBE»: El «Train Bloc Express» (TBE) ⁽¹⁾ es un tren lanzadera de alta velocidad, con horarios fijos y un número de vagones fijos, dedicado al transporte de mensajería tradicional y sobre todo urgente. Se inscribe en un proyecto de servicio que ofrece calidad, fiabilidad, seguridad y rapidez (160 km/h en las líneas clásicas, 200 km/h en las líneas TAV) y permite la retirada tardía (y, por tanto, un grupaje más adecuado).
- (100) Según las autoridades francesas, «las especificidades de esta oferta de servicios se deben al modo de transporte ferroviario (la gestión de estos trenes es tan rigurosa como la de los TAV, aunque no siempre circulen por vías de alta velocidad). El TBE se inscribe en una política de desarrollo sostenible (constituye un complemento del tráfico por carretera de camiones, en un segmento de mercado —el servicio urgente— en el que los camiones de 12 toneladas circulan a velocidades de 110 km/h, que quizás no puedan mantenerse en un futuro próximo, habida cuenta de la evolución de la normativa europea ⁽²⁾). Por otra parte, se ajusta totalmente a las orientaciones del Libro Blanco sobre la política de transportes de cara a 2010 y a los esquemas de interoperabilidad de las redes nacionales de ferrocarril. Esta técnica del TBE es la que ha elegido Sernam para pasar paulatinamente de la mensajería tradicional a la mensajería urgente».
- (101) Según las indicaciones de las autoridades francesas, un vagón del TBE puede transportar unos 100 m³ de mercancías. Los 1 500 m³ diarios transportados por TBE en el año 2002 representan 30 camiones diarios aproximadamente. En el año 2006, Sernam tiene previsto transportar a diario con TBE el equivalente de 120 camiones al día (6 000 m³), contribuyendo a su vez a descongestionar las carreteras y a preservar el medio ambiente.
- (102) Competitividad del TBE: Las dos lanzaderas ferroviarias TBE, que conectan cada noche París con Orange, por una parte, así como París, Burdeos y Toulouse, por otra, circulan a 160 km/h e incluso a 200 km/h en las líneas de alta velocidad existente entre estas metrópolis, lo que resulta especialmente competitivo para un servicio de mensajería de tipo «urgente».
- (103) Según las autoridades francesas, «el servicio urgente se está desarrollando en recorridos largos por el recurso a vehículos rápidos específicos. A este respecto, el TBE constituye una de las alternativas que permite a Sernam liberarse del transporte por carretera. El tráfico de Sernam realizado con el TBE ya representa [...] millones EUR de volumen de negocios (de los [...] millones EUR de volumen de negocios de la actividad de grupaje). El plan de transporte de Sernam se organiza técnicamente en torno al TBE y, por tanto, es indisoluble de esta técnica ⁽²⁾».
- (104) Según las autoridades francesas, «las empresas de correo urgente recurren a vehículos de carretera ligeros (12t) para transportar su carga urgente. En los largos recorridos Norte-Sur, Sernam recurre a una solución ferroviaria más costosa en coste de tracción (que, por tanto, no falsea la competencia). Ahora bien, este coste adicional de tracción se compensa con otras mejoras que brinda el plan de transporte (retirada tardía y, por tanto, un grupaje más adecuado), a las que se añaden ventajas en el servicio (rapidez, fiabilidad, seguridad, respeto del medio ambiente ⁽²⁾».
- (105) TBE completo: según las autoridades francesas, las capacidades de los distintos TBE que operan en Francia ya están saturadas, por lo que Sernam estudia la posibilidad de explotar otros TBE. En efecto, para satisfacer las necesidades crecientes de enlaces ferroviarios, mencionadas anteriormente, a partir de 2005 Sernam piensa deslocalizar 4 agencias mixtas a instalaciones con buenos empalmes ferroviarios y una capacidad de recepción de TBE dos veces superior a la actual ⁽³⁾. De hecho, Sernam ya ha iniciado negociaciones para que, con fecha del 1 de enero de 2005, SNCF esté en condiciones de proporcionarle las capacidades adicionales preconizadas.

⁽¹⁾ Cabe recordar que estos TBE se componen de material móvil clásico, que ha sido objeto de mejoras técnicas que le permiten circular a 200 km/h en las líneas de alta velocidad: i) rama clásicas con capacidades de tracción superior, ii) vagones clásicos con ejes especiales, iii) composición de longitud limitada (un máximo de 9 a 12 vagones, dependiendo de las líneas) con una distribución electrónica y automática de las fuerzas de frenado entre los distintos vagones en función de su posición en la rama para evitar posibles rupturas de enganche. Además, las ramas gestionadas como bloques de vagones indisolubles presentan una fiabilidad equivalente a la del TAV. Basándose en un conocimiento ferroviario adquirido con anterioridad, Sernam ha podido desarrollar este nuevo concepto de TBE.

⁽²⁾ Subrayado de la Comisión.

⁽³⁾ Se trataría de: i) dos lanzaderas adicionales de ida y vuelta entre París y Orange, ii) una lanzadera de ida y vuelta entre París y Burdeos, y iii) una lanzadera de ida y vuelta entre París y Toulouse.

[illegible]

- (110) El cuadro presenta una evolución constante, con un volumen de negocios que casi debería duplicarse y un resultado de explotación que casi debería triplicarse en siete años.
- (111) Socios para el TBE nacional e internacional: A medio plazo, este sistema también parece atractivo para otras empresas activas en el sector de la mensajería.
- (112) Según las autoridades francesas, «Sernam se está dedicando a buscar otros socios para realizar cuanto antes las cooperaciones técnicas necesarias para su recuperación. En efecto, dichas cooperaciones técnicas permitirán a Sernam utilizar el centro de actividad del socio, compartir los gastos variables y sólo tener in situ a su equipo comercial. El objetivo de la vinculación a medio plazo es garantizar la perpetuidad del desarrollo de la empresa (y, en particular, del sector del TBE) y, a corto plazo, acelerar la consecución de los objetivos del plan comercial (por ejemplo, cooperaciones técnicas)».
- (113) «En efecto, esta asociación es necesaria para optimizar el sector del TBE que, a largo plazo, ante las exigencias del servicio urgente en materia de fiabilidad, seguridad, rapidez y compatibilidad con los requisitos medioambientales, constituye una herramienta de futuro para Sernam. Además, está claro que el modo de transporte ferroviario es más competitivo en las actividades urgentes conforme se alargan los recorridos (ya que pasa a ser más significativa la ventaja unida a la velocidad)».
- (114) «Así pues, el TBE es una herramienta con vocación de futuro en las conexiones internacionales y transfronterizas. Por consiguiente, la vinculación con un socio de estatura internacional es imprescindible para desarrollar todas sus potencialidades. Hoy en día, el mercado de la mensajería urgente está dominado por agentes con una oferta internacional. Para que Sernam siga aplicando su estrategia en el segmento de la mensajería urgente, es necesaria esa vinculación».
- (115) «Las autoridades francesas confirman por tanto que su estrategia sigue siendo buscar, en interés de Sernam, su vinculación con un socio».
- (116) Por otra parte, para el año 2005, Geodis, cuyos planes de transporte de mensajería tradicional y urgente son exclusivamente viales, tiene previsto utilizar la técnica del TBE en los largos recorridos, por medio de Sernam. Otras empresas de mensajería urgente, como TAT Express, han comunicado a Sernam su interés por esa técnica.
- (117) Evitar el monopolio de Sernam: Cabe recordar que, en Francia, Sernam es un pionero del desarrollo del transporte de mensajería por vía ferroviaria mediante el

concepto TBE, ya que, según las indicaciones de las autoridades francesas, es la única empresa que ha desarrollado un nuevo concepto de grupaje ferroviario. Sin embargo, según estas mismas autoridades ⁽¹⁾, «Sernam no dispone de un monopolio sobre el TBE, ya que cualquier operador puede solicitar un servicio equivalente a Fret SNCF. Ahora bien, hasta la fecha, ningún competidor de Sernam ha formulado una solicitud explícita a Fret SNCF, la cual confirma, por otra parte, su disposición a prestar un servicio equivalente, en las mismas condiciones, a cualquier operador que así lo solicite. Por su parte, Sernam respondió favorablemente a solicitudes de colaboración técnica sobre el TBE presentadas por un operador que deseaba evaluar su pertinencia y eficacia».

4.15. Apertura a la competencia de los contratos sobre prensa, equipaje y suministros de SNCF

- (118) Tal como indicaron en su informe de 17 de junio de 2002, las autoridades francesas y SNCF cumplieron todas las obligaciones que habían suscrito. Abrieron estos contratos a la competencia, cumpliendo el compromiso formulado en las cartas de 4 de diciembre de 2000 y 10 de abril de 2001. Para responder al punto 77 de la Decisión de apertura del procedimiento, las autoridades francesas indican a continuación las fechas de apertura a la competencia de esos contratos publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* y sus importes.
- (119) Las prestaciones de Sernam de que se trata eran las siguientes:
- transporte de documentos de servicio entre los centros de clasificación,
 - transporte de documentos mercantiles de la dirección de largo recorrido,
 - transporte de la billetería de largo recorrido,
 - transporte de suministros por cuenta de las direcciones de material, infraestructura y compras,
 - transporte de la prensa diaria y de publicaciones periódicas,
 - transporte de equipaje.
- (120) Para las cuatro primeras prestaciones, se informó a la Comisión de la renovación de los contratos correspondientes. Para ello se cumplieron estrictamente los compromisos contraídos ante la Comisión de abrir a la competencia la adjudicación de estos contratos (mediante concurso).

⁽¹⁾ Carta de las autoridades francesas de 14 de abril de 2004, registrada el 15 de abril de 2004 con la referencia A/18141.

- (121) Para cumplir este compromiso, SNCF, mediante carta de 20 de junio de 2001, solicitó de Sernam la resolución, para el 31 de enero de 2002, de los siguientes contratos:
- contrato de transporte entre Sernam y SNCF (Dirección de material),
 - contrato de transporte entre Sernam y SNCF (Dirección de infraestructura),
 - contrato de transporte entre Sernam y SNCF (Dirección de compras),
 - contrato entre Sernam y SNCF para el transporte de los documentos mercantiles de la Dirección de largo recorrido,
 - contrato entre Sernam y SNCF para el transporte de los documentos de servicio,
 - contrato entre Sernam y SNCF para el transporte difuso.
- (122) El contrato entre Sernam y SNCF para el transporte de la billetería no se vio afectado por esa carta ya que, por haberse firmado con posterioridad, SNCF estableció directamente el vencimiento en el 31 de enero de 2002, fecha preconizada por la Comisión.
- (123) El 20 de julio de 2001, los anuncios de apertura a la competencia de los contratos mencionados se publicaron en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* con un plazo de respuesta para los candidatos fijado al 31 de agosto de 2001.
- (124) Evolución desde julio de 2001: Tras la publicación del anuncio se manifestaron dos candidatos, Sernam y TCS. La Dirección de compras de SNCF no aceptó la candidatura de TCS, ya que sólo respondía de forma muy parcial a la solicitud de SNCF y, en particular, no podía tratar los envíos importantes en volumen/peso. Ante la falta de nuevas candidaturas aceptables, SNCF pidió a Sernam, mediante carta de 10 de octubre de 2001, que considerase obsoleta su carta anterior de 20 de junio de 2001 y prorrogase todos los contratos hasta el 31 de octubre de 2002.
- (125) Por carta de 19 de octubre de 2001, Sernam confirmó su acuerdo para prorrogar los contratos hasta el 31 de octubre de 2002. Por carta de 31 de enero de 2002, la Dirección de compras prorrogó los contratos hasta el 31 de octubre de 2002.
- (126) Evolución en 2002: A principios de 2002, se lanzó una convocatoria de candidaturas con vistas a un concurso para la adjudicación de los contratos siguientes antes del 31 de octubre 2002:
- contrato de transporte entre Sernam y SNCF (Dirección de material),
 - contrato de transporte entre Sernam y SNCF (Dirección de infraestructura),
 - contrato de transporte entre Sernam y SNCF (Dirección de compras),
 - contrato entre Sernam y SNCF para el transporte de los documentos mercantiles de la Dirección de largo recorrido,
 - contrato entre Sernam y SNCF para el transporte de la billetería,
 - contrato entre Sernam y SNCF para el transporte de los documentos de servicio,
 - contrato entre Sernam y SNCF para el transporte difuso.
- (127) En la convocatoria de candidaturas se especificaban, en particular, las características de los flujos de tráfico de mercancías transportadas, los criterios de clasificación de los candidatos, los importes estimativos de los contratos actualizados en función de los datos de los nueve primeros meses de 2001 y las normas de adjudicación.
- (128) El conjunto del contrato se dividió en cuatro segmentos que debían ser objeto de concursos distintos, para tener en cuenta las especificidades de cada tráfico, las sinergias entre algunos contratos y el interés, para los mercados de escaso volumen y atomizados, de agruparse con tráficos de mayor volumen y de carácter industrial, con el fin de poder acogerse a una oferta de servicio competitiva.
- (129) Así pues, cada contrato incluía prestaciones de mensajería, servicio urgente y fletamento y cada candidato debía ser capaz de proponer para cada uno de estos contratos la realización de todas las prestaciones.
- (130) En este contexto, se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* de 18 de febrero de 2002 un nuevo anuncio periódico indicativo (API) común al conjunto de los contratos, así como anuncios de consulta para cada uno de los cuatro contratos siguientes (lotes):
- transporte de los documentos de servicio entre los centros de clasificación,
 - transporte de los documentos mercantiles de largo recorrido,
 - transporte de la billetería de largo recorrido,
 - transporte de suministros (para las direcciones de compras, material, infraestructura y transporte difuso).

- (131) El plazo de respuesta se estableció en el 27 de marzo de 2002. Para esa fecha se recibieron tres candidaturas:
- Sernam: para el conjunto de los lotes,
 - TCS: para el conjunto de los lotes,
 - Chronopost: solo para el lote 1.
- (132) TCS era candidata para todos los lotes, pero su volumen de negocios inferior a 100 millones EUR no la autorizaba a presentar su oferta para el lote 4. Además, en su calidad de especialista del transporte de «paquetes pequeños», no podía atender a la petición de transporte de mensajería pesada y fletamento prevista para los lotes 2 y 3. Así pues, solo se podía consultar a TCS para el lote 1, «documentos de servicio».
- (133) Chronopost sólo deseaba ser consultado para el lote 1, «documentos de servicio».
- (134) Sernam fue el único en presentar ofertas para todos los lotes y en cumplir los requisitos de participación en las cuatro consultas.
- (135) El concurso llevó a asignar el 31 de julio de 2002 el lote nº 1 a la empresa TCS, exterior al grupo SNCF, con un inicio de la prestación el 4 de noviembre de 2002. El importe de ese contrato se evaluó en 4,5 millones EUR por un período de tres años.
- (136) El contrato para el transporte de los documentos mercantiles de la Dirección de largo recorrido, con un inicio de la prestación el 1 de enero de 2003, se firmó el 26 de diciembre de 2002 con Sernam, por un importe de 2,12 millones EUR y un período de dos años, renovable un año más, o sea, por un máximo de tres años.
- (137) El contrato para el transporte de la billettería de la Dirección de largo recorrido, con un inicio de la prestación el 1 de enero de 2003, se firmó con Sernam el 26 de diciembre de 2002, por un importe de 1,57 millones EUR y un período de dos años, renovable un año más, o sea, por un máximo de tres años.
- (138) Los contratos de transportes de la Dirección de material, infraestructura, compras y transporte difuso, con un inicio de la prestación el 1 de febrero de 2003, se firmaron el 27 de febrero de 2003 con Sernam. Inicialmente la duración prevista del mercado era de un máximo de cuatro años, pero ante la insuficiencia de candidatos, SNCF decidió limitar la duración de los contratos a dos años, renovables un año, o sea, un máximo de tres años, antes de convocar otro concurso. El importe del contrato se evaluó en 36,1 millones EUR en las condiciones económicas de junio de 2002.
- (139) Para el transporte de la prensa, se publicó un anuncio de consulta en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* de 8 de julio de 2002. Se manifestaron dos candidatos: la empresa Beugniet, filial de Bourgey Montreuil, y Sernam. Beugniet no dispone de las estructuras adaptadas a la dimensión de este contrato, por lo que sólo se consideró admisible la candidatura de Sernam.
- (140) En efecto, el transporte de la prensa que incumbe a SNCF requiere una organización importante, ya que cubre casi todo el territorio francés. Se trata de recoger la prensa en los locales de los impresores-encuadernadores para trasladarla hacia plataformas, entregarla a 350 depositarios desde las plataformas de distribución y efectuar un transporte rápido entre las plataformas de recogida y de distribución.
- (141) Abriendo a la competencia el contrato correspondiente al transporte de la prensa, el objetivo de SNCF era tener un prestador de servicios que le aportara su red de recogida y distribución para otros tráficos, y no un prestador de servicios que no tuviese previamente una estructura propia adaptada y estuviera obligado a crear una nueva organización dedicada prácticamente al transporte de prensa, o a subcontratar.
- (142) Así pues, para garantizar que los candidatos disponían de estructuras adaptadas a la dimensión del contrato, se consideró que su volumen de negocios debía ser muy superior al importe del contrato.
- Se evaluó el importe de este contrato en unos 29 millones EUR al año antes de publicar el anuncio del contrato. Para reflejar este requisito relacionado con la estructura de los candidatos, el volumen de negocios mínimo solicitado para poder presentar una oferta se estableció en el triple del importe anual del contrato, que se redondeó en más de 100 millones EUR.
- (143) Con un volumen de negocios de 24 millones EUR en 2001, la empresa Beugniet no disponía, obviamente, de un tamaño suficiente.

- (144) Por consiguiente, se celebró un nuevo contrato con Sernam a partir del 1 de febrero de 2003. Por las mismas razones que en el caso del contrato para el transporte de suministros, su duración se limitó a dos años, con la posibilidad de una prórroga de un solo año, es decir, un máximo de tres años antes de publicar un nuevo concurso.
- (145) El importe del contrato calculado en función del número de servicios efectuados en el año 2002 asciende, para una duración máxima de tres años, a 95,65 millones EUR en las condiciones económicas de noviembre de 2002.
- (146) Para el transporte del equipaje de mano de los clientes de largo recorrido, se publicó un anuncio de consulta en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* de 22 de mayo de 2002. Cuatro empresas manifestaron su interés, pero sólo se declaró admisible la candidatura de Sernam. Se rechazaron las otras tres candidaturas:
- (147) La empresa B2S, por presentar tan sólo una oferta para la gestión del centro de llamadas de los clientes, cuando el anuncio de consulta especificaba que el contrato era indivisible;
- (148) La empresa TCS, por no disponer de las estructuras adaptadas a las necesidades del contrato;
- (149) La empresa FIXEMER, por no haber entregado el expediente de candidatura solicitado.
- (150) La única candidatura aceptable fue la de Sernam, por lo que el nuevo contrato se firmó a partir de 1 de abril de 2003 y se limitó asimismo a dos años, con la posibilidad de una reconducción de un año antes de publicar un nuevo concurso. El importe del contrato, calculado en función de los tráficos observados en 2002, asciende a 40,3 millones EUR en las condiciones económicas de octubre de 2002, con una duración máxima de tres años. Además, las autoridades francesas informaron a la Comisión de que el anuncio de consulta para el «lote 4» incluía, entre los criterios de selección, un volumen de negocios mínimo que TCS no alcanzaba. Ese criterio era imprescindible, dado que el «lote 4» se refiere al transporte de grandes piezas industriales (ejes de TAV, traviesas, etc.) y requiere trabajar con empresas que tengan un volumen de negocios y medios consecuentes. Por otra parte, en función de la información proporcionada, cabe establecer una distinción entre el lote 4, los lotes 2 y 3 y el lote 1. Tal como se ha mencionado anteriormente, el lote 4 se refiere a grandes transportes industriales, los lotes 2 y 3 a transportes de «mensajería pesada» y «fletamento» y el lote 1 al transporte de «documentos de servicio». TCS está especializado en el transporte de «paquetes pequeños», por lo que sólo se le podía consultar para el lote 1 sobre «documentos de servicio». El lote 1 se adjudicó a la empresa TCS. Sernam era, por tanto, la única empresa candidata admisible para los lotes 2, 3 y 4, por lo que los contratos se celebraron con ella.
- (151) Las autoridades francesas comunicaron asimismo a la Comisión que el hecho de que Sernam presentara ofertas para todos los lotes no constituyó de ninguna manera una condición para obtener el contrato.
- (152) Conclusión: el importe de los cinco contratos firmados con Sernam se evaluó, sobre la base de las previsiones de tráfico, en 175,74 millones EUR. En su Decisión de 23 de mayo de 2001, la Comisión indicaba que los contratos representaban, en un período de once meses del ejercicio 2000, un importe de unos 55,3 millones EUR, lo que representa para un período de tres años 181 millones EUR. Dado que el contrato relacionado con los documentos de servicio no ha sido recuperado por Sernam (4,5 millones EUR en tres años), la comparación de los dos importes pone de manifiesto una reducción muy ligera, en moneda corriente, pese a la evolución general de los precios.
- (153) Así pues, se deduce de la información remitida y de los justificantes adjuntos que las autoridades francesas cumplieron su compromiso de abrir a la competencia los contratos sobre suministros, prensa y equipaje, mediante la publicación de procedimientos de concurso transparentes y limpios. Si bien es cierto que uno sólo de estos concursos ha dado lugar a un cambio de prestador de servicios, la apertura a la competencia de estos contratos permite confirmar hoy en día que los contratos firmados entre Sernam y SNCF no constituyen en ningún caso una ayuda, a tenor del artículo 87 del Tratado.
- 5. RESUMEN DE LAS NOVEDADES A RAÍZ DE LA DECISIÓN SERNAM 1**
- (154) Los nuevos elementos surgidos tras la Decisión Sernam 1 se exponen a continuación:
- a) Geodis no adquirió el 60 % de Sernam, tal como estaba previsto, sino tan solo un 15 %, al igual que COGIP que adquirió asimismo un 15 % de Sernam;
- b) el 15 % adquirido por Geodis y COGIP se restituyeron a SNCF a raíz de la apertura del procedimiento por la Comisión, que provocó la ruptura del segundo protocolo firmado por SNCF con Geodis y COGIP, respectivamente;

- c) SCS Sernam se transformó en sociedad anónima (para permitir una participación por un máximo del 15 % por Geodis, cuya consecuencia es que Geodis deje de ser plenamente responsable de Sernam);
- d) la duración de la reestructuración se prolonga uno o incluso dos años (de 2004 a 2005-2006);
- e) el importe de la ayuda debe aumentar en 41 millones EUR;
- f) Según los denunciantes, Sernam sigue aplicando precios agresivos en el mercado, en contra de lo que indican las autoridades francesas;
- g) las autoridades francesas indican que han cumplido el número de cierres de centros, la reducción de plantilla y la reducción del volumen de negocios previstos en la Decisión Sernam 1;
- h) las autoridades francesas indican que han cumplido la apertura a la competencia de los contratos de transporte entre SNCF y Sernam;
- i) Sernam desarrolla una nueva gama de servicio urgente;
- j) la gama exprés se une al desarrollo innovador del TBE, operativo en un nuevo segmento de mercado, que puede seguir evolucionando y que, por tanto, no registra una capacidad excesiva. Se produce la situación contraria en los servicios de grupaje/mensajería de Sernam, que se hallan en segmentos de mercado estancados e incluso en declive. En efecto, el transporte por carretera, que suele ser la herramienta principal del transporte de mensajería (agrupada o fraccionada), registra una sobrecapacidad estructural, aunque se considere en la actualidad que se encuentra en equilibrio, a raíz de la ampliación de la Unión.

(155) Cabe recordar que el coste inicial de la reestructuración era de 515 millones EUR ⁽¹⁾. Francia prevé aumentar la ayuda a la reestructuración inicial de 448 millones EUR con un importe de 41 millones EUR, para alcanzar un total de 489 millones EUR de ayuda a la reestructuración.

6. VALORACIÓN

6.1. Presencia de ayuda

- (156) De conformidad con el artículo 87, apartado 1, del Tratado, «serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afectan a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier

forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

- (157) Aunque los elementos que caracterizaron la Decisión Sernam 1 sigan estando presentes, la Comisión debe garantizar que el conjunto de las medidas aplicadas o previstas antes o después del 23 de mayo de 2001 cumplen efectivamente los cuatro criterios del artículo 87, apartado 1. En este contexto, también ha de tener en cuenta la evolución del Derecho comunitario y, concretamente, la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto «Stardust Marine» ⁽²⁾.
- (158) En efecto, según esa sentencia, es necesario comprobar en todos los casos de subvención que la decisión de abonarla puede imputarse al Estado, para verificar si se cumple uno de los cuatro criterios del artículo 87, apartado 1 —el de los «fondos estatales».

6.1.1. Recursos públicos

- (159) Según la descripción mencionada anteriormente, cabe observar que SNCF, en su calidad de EPIC, es una empresa pública a efectos de la definición incluida en la Directiva 2000/52/CE de la Comisión, de 26 de julio de 2000, por la que se modifica la Directiva 80/723/CEE, de 25 de junio de 1980, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas ⁽³⁾, dado que las autoridades públicas pueden ejercer directa o indirectamente una influencia dominante sobre SNCF, ya sea como consecuencia de la propiedad, de la participación financiera o de las normas que la regulan.
- (160) Por consiguiente, los 503 millones EUR y los 41 millones EUR que SNCF/el Estado francés han abonado a Sernam constituyen recursos públicos.

6.1.2. Imputabilidad al Estado

- (161) Así pues, existe una fuerte presunción de que SNCF actúa bajo control del Estado. Esta presunción se basa en varios «indicios» resaltados por el Tribunal de Justicia en el asunto «Stardust Marine» ⁽⁴⁾:

⁽²⁾ Sentencia de 16 de mayo de 2002 en el asunto C-482/99, Francia/Comisión, Rec. 2002, p. I-4397.

⁽³⁾ DO L 193 de 29.7.2000, p. 75.

⁽⁴⁾ El Tribunal indica en el apartado 52 que «[...] el mero hecho de que una empresa pública esté sometida al control estatal no basta para imputar al Estado medidas adoptadas por ella, como las medidas de apoyo financiero que se discuten. Resulta necesario analizar además si resulta procedente la conclusión de que las autoridades públicas intervinieron de algún modo en la adopción de dichas medidas». Para ello, la sentencia menciona varios «indicios» que permiten concluir que una medida de ayuda adoptada por una empresa pública es imputable al Estado, como por ejemplo «las exigencias de los poderes públicos», «la integración de la empresa en la estructura de la Administración Pública, la naturaleza de sus actividades y el hecho de desarrollarlas en el mercado compitiendo normalmente con empresas privadas, el estatuto jurídico de la empresa, regida por el Derecho público o por el Derecho de sociedades común, la intensidad de la tutela que ejercen las autoridades públicas sobre la gestión de la empresa, o cualquier otro indicio de la intervención de las autoridades públicas en el caso concreto de que se trate o de lo improbable de su falta de intervención en la adopción de la medida, habida cuenta igualmente del alcance de ésta, de su contenido o de las condiciones que establezca».

⁽¹⁾ Este importe estaba cubierto hasta un importe de 448 millones EUR por las ayudas a la reestructuración y hasta 67 millones EUR por la contribución de Geodis.

a) de los 18 miembros del consejo de administración de SNCF, siete representan directamente a las autoridades públicas, lo cual pone de manifiesto cierta intensidad de tutela ejercida por las autoridades públicas (aunque estos siete miembros del consejo de administración no representen la mayoría)—;

b) su estatuto jurídico de EPIC, que no está incluido en el derecho general de sociedades, pone a SNCF en una posición que le permite ejercer sus actividades al margen de las condiciones normales de competencia con operadores privados;

c) además, por su estatuto de EPIC, que excluye la posibilidad de un procedimiento de quiebra o insolvencia, la Comisión observa, basándose en su comunicación sobre las ayudas estatales en forma de garantías ⁽¹⁾ que SNCF dispone de una garantía ilimitada del Estado y puede por tanto obtener en el mercado condiciones de crédito más favorables que las empresas sujetas al derecho privado de sociedades ⁽²⁾. En la medida en que SNCF concede fondos de riesgo cubiertos por una garantía ilimitada y no remunerada en favor de una empresa en dificultad financiera como Sernam, que ejerce su actividad en mercados abiertos a la competencia (agrupación, mensajería, transporte de carretera), puede afirmarse, a la luz de la comunicación mencionada, que se ha otorgado una ventaja a la empresa beneficiaria ⁽³⁾. Aunque el Estado no tenga que efectuar pagos en virtud de la garantía concedida, existe ayuda a efectos de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado desde el momento en que se ofrece la garantía;

d) Por último, de conformidad con el punto 15 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis, las ayudas a la reestructuración pueden «proceder de holdings públicos o de sociedades públicas de inversión». Y, en el punto 17, se indica que «cuando

el Estado concede o garantiza una operación de financiación a una empresa con dificultades financieras, se considera probable que las transferencias correspondientes contengan elementos de ayuda estatal».

(162) Por consiguiente, la Comisión considera que el pago de recursos públicos por SNCF a Sernam es imputable al Estado francés y que las garantías oficiales otorgadas a SNCF son constitutivas de ayuda.

6.1.3. Los demás criterios del artículo 87, apartado 1

(163) Aplicación de los demás criterios del artículo 87, apartado 1. Por último, según la información de que dispone la Comisión, se observa que siguen estando presentes los demás elementos constitutivos o no de ayudas estatales, comprobados en la Decisión Sernam 1. Por consiguiente, procede mantener la valoración de la Decisión Sernam 1 en cuanto se refiere a la presencia de ayudas estatales en la reestructuración de Sernam y en la que se indicaba lo siguiente:

— la cooperación logística entre SNCF y SCS Sernam desde el 1 de febrero de 2000 no constituye una ayuda estatal, y

— las demás medidas (asistencia comercial y recuperación) constituyen ayudas estatales, a efectos de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1.

(164) Por consiguiente, se observa que las medidas que fueron o serán aplicadas antes o después del 23 de mayo de 2001 en el contexto de la reestructuración de Sernam constituyen ayudas estatales a tenor de lo dispuesto en artículo 87, apartado 1, del Tratado.

6.2. Fundamento jurídico

(165) Tal como se anunció en la apertura del procedimiento mencionada anteriormente, la Comisión analizará a continuación los nuevos hechos para comprobar en qué medida se ajustan o no a la Decisión Sernam 1.

(166) Además, comprobará en qué medida el conjunto de la nueva situación de hecho hasta la fecha —en comparación con la Decisión Sernam 1— es compatible con las directrices, especialmente en lo que se refiere al principio de la ayuda única.

⁽¹⁾ DO C 71 de 11.3.2000, p. 14.

⁽²⁾ La Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía dispone en el punto 2.1.1, que «si afectan a los intercambios entre Estados miembros y no se paga una prima de mercado, las garantías públicas suelen entrar en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 87». En el punto 2.1.2 se resalta que «la ventaja de las garantías estatales consiste en que es el Estado el que asume el riesgo vinculado a la garantía. La asunción de este riesgo por parte del Estado debería compensarse normalmente con una prima adecuada. El que el Estado renuncie a dicha prima implica para éste una pérdida de recursos y una ventaja para la empresa. De este modo, puede existir una ayuda estatal, a efectos del apartado 1 del artículo 87, aunque el Estado no efectúe ningún pago amparado por una garantía. La ayuda se otorga al conceder la garantía, no en el momento de ejecutarla o de hacer efectivo un pago en virtud de la misma». En el punto 2.1.3 se indica que se consideran «asimismo constitutivas de ayuda en forma de garantía las condiciones de crédito más ventajosas obtenidas por empresas cuya forma jurídica: i) impide la posibilidad de quiebra u otros procedimientos de insolvencia o ii) prevé explícitamente una garantía o iii) cobertura de pérdidas por parte del Estado».

⁽³⁾ En la medida en que se trata de mercados abiertos a la competencia, no se trata, por definición, de mercados cerrados a la competencia *de iure* o *de facto*, en los que el Estado podría haber impuesto obligaciones o contratos de servicio público, a través de los cuales una sociedad puede, en algunos casos, acogerse a compensaciones financieras del Estado.

6.3. Compatibilidad

6.3.1. Estructura del análisis

- (167) En primer lugar, se analizará en qué medida la ayuda de 503 millones EUR, autorizada previamente en el año 2001, ha sido concedida de forma abusiva y si este análisis puede permitir constatar la compatibilidad de la ayuda ilegal adicional abonada de 41 millones EUR.
- (168) En segundo lugar, se aclararán los elementos de la decisión de 2001 que han sido cumplidos. A la luz de estos elementos se volverá a analizar si Sernam cumplía los requisitos para obtener una ayuda a la reestructuración, así como su capacidad de vuelta a la viabilidad.
- (169) A continuación, se expondrán las medidas que la Comisión se propone adoptar para evitar falseamientos de la competencia y para garantizar que el importe de la ayuda aprobado en la presente Decisión se limite al mínimo.

6.3.2. Concesión abusiva de la ayuda autorizada por la Decisión Sernam 1

- (170) En primer lugar, la Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades francesas por el que la nulidad del primer protocolo de acuerdo celebrado el 21 de abril de 2000 entre SNCF y Geodis no es imputable ni a Geodis, ni a SNCF, ni a las autoridades francesas, porque la Decisión Sernam 1 no habría sido definitiva antes del 30 de junio de 2001, fecha de vencimiento de la prórroga del acuerdo entre SNCF y Geodis.
- (171) En efecto, la decisión «Sernam 1» se notificó el 23 de mayo de 2001 a las autoridades francesas, o sea, con más de un mes de antelación con respecto al vencimiento de la prórroga del protocolo entre SNCF y Geodis⁽¹⁾.
- (172) Ahora bien, el artículo 254, apartado 3, del Tratado estipula que «[...] las decisiones se notificarán [por la Comisión] a sus destinatarios y surtirán efecto a partir de tal notificación». Además, el artículo 242 del Tratado prevé que «los recursos interpuestos ante el Tribunal de Justicia no tendrán efecto suspensivo. Sin embargo, el Tribunal de Justicia podrá, si estima que las circunstancias así lo exigen, ordenar la suspensión de la ejecución del acto impugnado».
- (173) Así pues, la decisión notificada a Francia el 23 de mayo de 2001 era aplicable a partir de esa fecha, en que entró en vigor. Por consiguiente, Francia solo podía:
- aplicar íntegramente (e inmediatamente) la Decisión de 23 de mayo de 2001 para poder abonar la ayuda autorizada —en cuyo caso debería haber aplicado el

protocolo de acuerdo entre SNCF y Geodis, ya que estaba aún a tiempo,

- o no abonar la ayuda aprobada el 23 de mayo de 2001 y, en su caso, notificar las nuevas condiciones de concesión.

- (174) Sin embargo, Francia no optó por ninguna de estas soluciones. Por el contrario, inició el pago de la ayuda, omitió aplicar correctamente la Decisión Sernam 1 (y, por tanto, el protocolo) y omitió asimismo notificar los cambios en las condiciones de la concesión, en infracción de la Decisión Sernam 1 y del artículo 88, apartado 3, del Tratado.
- (175) La Comisión considera por tanto que el hecho de no aplicar la Decisión Sernam 1 y, por ende, de no aplicar el protocolo de acuerdo entre SNCF y Geodis, así como el hecho de conceder de forma ilegal parte de la ayuda, abonada en circunstancias que no fueron aprobadas por la Comisión, constituyen hechos imputables a Francia, que era la destinataria de esa decisión.
- (176) Al no haber aplicado las autoridades francesas el protocolo de acuerdo, la Decisión Sernam 1 no fue aplicada correctamente con respecto:
- al primer protocolo de acuerdo prorrogado, ya que la adquisición por Geodis de un 60 % de Sernam se redujo a un 15 % (a continuación COGIP igualó esta participación, con una adquisición equivalente del 15 %),
 - a la celebración de un segundo acuerdo entre SNCF y Geodis/COGIP⁽²⁾ —la imposibilidad de hacerlo valer ante la Comisión llevó a la aplicación de las cláusulas de ruptura de contrato entre SNCF y Geodis/COGIP, respectivamente. Así pues, el 15 % de Sernam adquirido, respectivamente, por Geodis y COGIP fue retrocedido a SNCF, que volvió a ser propietaria al 100 % de Sernam,
 - a la transformación de Sernam en sociedad comanditaria simple (SCS), con el fin de que Geodis fuese indefinidamente responsable de las deudas de Sernam. A esto viene a sumarse la transferencia del riesgo, que debía asumir Geodis, hacia SNCF, por lo que se refiere a: i) el importe de las inversiones necesarias para la recuperación de Sernam, ii) las reducciones oportunas de los costes de explotación de Sernam, y iii) la retirada importante de clientela durante ese período de incertidumbre financiera,
 - a la falta de pago de los 67 millones EUR por Geodis,
 - al pago parcial del importe total de las ayudas aprobadas por la Decisión Sernam 1, cuando ya no se cumplían las condiciones de dicha decisión,

⁽¹⁾ Así pues, dicho protocolo seguía vigente y las autoridades francesas deberían haberlo aplicado (aunque Geodis ya pudiera hallarse ante dificultades financieras a 23 de mayo de 2001).

⁽²⁾ Se trataba del segundo acuerdo entre SNCF y Geodis, pero, obviamente, del primer acuerdo entre SNCF y COGIP.

— al pago de ayudas adicionales por un importe de 41 millones EUR, esencialmente por el retraso en la vinculación de Sernam con Geodis y del que las autoridades francesas sólo informaron a la Comisión en su informe anual el 17 de junio de 2002, cuando dicho importe adicional debería haber dado lugar a una nueva notificación completa del expediente,

— a la prórroga del plan de reestructuración que inicialmente estaba previsto para el período 1999-2004, y que ahora debe concluir en el período 2005-2006 (momento previsto de la vuelta al equilibrio financiero de Sernam), lo que representa un retraso de uno a dos años.

(177) Sin embargo, las Directrices mencionadas⁽¹⁾ estipulan que «la empresa deberá aplicar íntegramente el plan de reestructuración presentado y aprobado por la Comisión y cumplir cualesquiera otras obligaciones fijadas en la decisión de la Comisión. La Comisión considera un uso abusivo de la ayuda el incumplimiento del plan o de las obligaciones».

(178) En función de todo lo expuesto, la Comisión concluye, por una parte, que ha habido un incumplimiento de la Decisión Sernam 1, en lo que se refiere a los elementos previamente mencionados y, por otra, confirma que dicho incumplimiento constituye un uso abusivo de la ayuda a efectos de lo dispuesto en el artículo 1, letra g), del Reglamento (CE) n° 659/1999 y en el punto 43 de las Directrices.

(179) Por consiguiente, el importe de ayuda adicional de 41 millones EUR, abonado por SNCF a Sernam, que constituye una consecuencia directa de esta aplicación abusiva (dado que se abonó por el retraso en la vinculación con el nuevo socio), debe declararse incompatible con el Tratado y deberá restituirse según los procedimientos establecidos (con los intereses correspondientes).

6.3.3. Elementos conformes a lo dispuesto en la Decisión Sernam 1

(180) La Comisión observa, no obstante, que las autoridades francesas cumplieron varios de sus objetivos con arreglo a la Decisión Sernam 1. Por ejemplo, abrieron a la competencia los contratos entre SNCF y Sernam.

(181) Además, Francia cumplió la Decisión Sernam 1 en lo que se refiere a varios puntos: número de cierres de centros de clasificación de Sernam y su reorganización, formación de los empleados, evolución en la reducción de la plantilla, instauración progresiva de un nuevo plan de transporte, adopción de los sistemas informáticos de Geodis, reducción del 18 % del volumen de negocios en el período 2000-2005, no sustitución por el Estado de los 67 millones EUR que Geodis no aportará a Sernam, evolución en el paso de las actividades de Sernam de la

mensajería tradicional hacia la mensajería urgente y, sobre todo, cambio hacia un servicio innovador centrado en el sector ferroviario, en torno a la combinación de la nueva «gama exprés» y del «Train Bloc Express (TBE)», que se sitúa en un nuevo segmento de mercado, cuyas potencialidades quedan por desarrollar.

(182) Además, en el punto 3.2.4 de las Directrices, la Comisión especifica las condiciones en las que puede modificarse un plan de reestructuración.

(183) En el contexto de este expediente, la Comisión observa lo siguiente:

— excepto la venta de Sernam que (aún) no se ha efectuado, el plan de reestructuración, tal como se previó en un principio, se mantiene en esencia de conformidad con el plan inicial. Se trata ante todo de la reorganización del plan de transporte, la reorganización y la reducción del número de centros de actividad, del volumen de negocios y del personal, tal como establece el plan inicial, incluso por encima de la reducción prevista en la Decisión Sernam 1, así como de la concentración de las actividades en torno a un concepto de desarrollo innovador (TBE),

— obviamente, las dificultades de la empresa registradas antes del 23 de mayo 2001 no han cambiado,

— se mantiene asimismo el objetivo de viabilidad de la reestructuración,

— el período de reestructuración defendido inicialmente sólo registrará un desfase de uno a dos años,

— tras la apertura del procedimiento, la Comisión reexamina la situación global de 2001 a la luz de su reactualización en el período 2003-2004.

(184) Habida cuenta de estos elementos, la Comisión concluye que la ayuda examinada en la presente Decisión cumple los criterios del punto 3.2.4 de las Directrices mencionadas anteriormente. Por consiguiente, la ayuda examinada no constituye una nueva ayuda a la reestructuración y no se aplica el principio de la «ayuda única».

6.3.4. Posibilidad de acogerse a las ayudas a la reestructuración

(185) La Comisión confirma los elementos recogidos en la Decisión Sernam 1 en lo que se refiere a la posibilidad de acogerse a la ayuda a la reestructuración de Sernam. De hecho, cabe mencionar que no planteó dudas al respecto en su Decisión de apertura del procedimiento C 32/03. En los puntos 82 a 87, la Decisión Sernam 1 contiene las consideraciones sobre los conceptos de empresa en dificultades, empresa de creación reciente y ayuda única.

⁽¹⁾ Punto 43.

- (186) Aunque posteriormente Sernam pasara de ser una sociedad comanditaria simple a una sociedad anónima, y aunque la privatización de Sernam ya no sea un elemento constitutivo del expediente, no cambia el análisis en lo que se refiere a la posibilidad de acogerse a ayudas. Principalmente porque las dificultades de la empresa registradas antes del 23 de mayo de 2001 a la fuerza no se han modificado y porque se mantiene asimismo el objetivo de la reestructuración.

6.3.5. Vuelta a la viabilidad

- (187) Aunque la privatización de Sernam no se haya producido tal como estableció la Decisión Sernam 1, Sernam siguió aplicando muchos elementos del plan de reestructuración inicial, junto con varios elementos nuevos, que apuntan a un verdadero cambio y, a la postre, a una vuelta a la viabilidad de Sernam.

- (188) Reorganización de centros de actividad: Esta reorganización parece en efecto un elemento clave para la vuelta a la viabilidad de una empresa de las características de Sernam. Las razones alegadas por las autoridades francesas, recogidas anteriormente, sobre la estructura de sus centros, su localización geográfica y su número excesivo, aportan una racionalización fundamental para una mayor eficacia y una disminución del coste de las operaciones futuras.

- (189) Reducción de plantilla: Además, la reducción del número de empleados es en efecto muy importante (de 5 050 personas en 1999 a [...] en 2005), lo que dará lugar a un ahorro importante y brindará a Sernam la flexibilidad y adaptabilidad necesarias para cumplir sus objetivos innovadores.

- (190) Sistema informático: Con la asistencia de Geodis, Sernam ha adaptado su sistema informático a dos nuevos programas de gestión («Aanael» y «Alisio 2000»), que deberían optimizar las operaciones futuras de Sernam.

- (191) Gama «Xpress»: La nueva gama exprés ha permitido establecer una tipología de productos transportados en función de varias categorías, aportando las ventajas del servicio urgente. Así, Sernam se ha adaptado a un concepto de explotación moderno, tal como defendieron los expertos para una explotación rentable en un mercado que presenta un potencial de crecimiento.

- (192) El «TBE»: Además, la reorientación de las actividades en torno a la gama «urgente» certificada también ha permitido a Sernam centrar su nuevo plan de transporte de carreteras en torno a un elemento muy innovador: el «TBE». La combinación de la «gama exprés» con el «TBE» permite a Sernam registrar en la actualidad un volumen de negocios de [...] millones EUR, de los [...] millones EUR de volumen de negocios que representa la actividad de grupaje. Además, el concepto TBE combinado con la nueva gama exprés corresponde totalmente, al parecer, a la lógica que defendieron los expertos mencionados

previamente para aumentar el atractivo del transporte ferroviario. Rentable en distancias mínimas de 400 km y con una velocidad en cualquier caso superior a las limitaciones de velocidad de las carreteras, el TBE debería poder ser totalmente competitivo frente al transporte por camiones en los largos recorridos, aunque sea necesario un mínimo de dos paradas⁽¹⁾. La competitividad del TBE aún debería aumentar si se limita la velocidad en carretera a un nivel inferior al autorizado en la actualidad para los camiones de tamaño pequeño o mediano.

- (193) El éxito del TBE que, según las autoridades francesas, está garantizado, demuestra que el concepto responde a una auténtica necesidad en el mercado nacional francés.

- (194) Este interés es otro indicio de que la diversificación iniciada por Sernam para especializarse paulatinamente en el transporte de mensajería por TBE tiene, en efecto, porvenir desde un punto de vista económico. La tendencia a la regionalización del mercado de la mensajería tradicional y urgente en Francia podría explicar el interés que suscita el TBE que, por definición, solo interviene en largos recorridos. Por otra parte, cabe recordar que la apertura del mercado ferroviario, iniciado por la Comisión, a largo plazo debería permitir a Sernam situarse en un nuevo segmento de mercado internacional. Con esta hipótesis (ya sea de alcance nacional o internacional) y habida cuenta de las condiciones impuestas por la presente Decisión, Sernam deberá constituir una o varias asociaciones de empresas para cumplir sus objetivos.

- (195) Viabilidad de Sernam en general: Sernam pudo eliminar casi por completo, con sus propios esfuerzos de reestructuración, la necesidad de 67 millones EUR que Geodis debería haber aportado a la reestructuración. Esto demuestra que Sernam fue capaz, de forma autónoma, de llevar a cabo una parte importante de la reorganización prevista, lo que le será de gran provecho, especialmente para la gestión futura de las necesidades de capital circulante.

- (196) Además, parecen plausibles las previsiones del plan comercial en lo que se refiere a los resultados de Sernam, a la luz de las demás racionalizaciones efectuadas por Sernam, en particular en materia de centros (número, ubicación y estructura), personal, actividades, necesidades de capital circulante, y habida cuenta de los conceptos innovadores desarrollados y aplicados por Sernam (la «gama exprés» y el «TBE»), así como las asociaciones industriales en las que Sernam piensa involucrarse (requisito de la presente Decisión para poder ampliar sus actividades ferroviarias [TBE] no sólo en el mercado urgente nacional sino también en el internacional, que ha registrado un desarrollo excepcional en los últimos años y para el que se mantienen perspectivas alentadoras).

⁽¹⁾ Una primera parada para trasladar las mercancías de los camiones hacia el TBE a su salida y otra a la llegada del TBE para trasladar la mercancía a los camiones.

(197) Incluso a falta de la ayuda adicional de 41 millones EUR mencionada anteriormente, la Comisión considera que Sernam debería poder conseguir su reestructuración en los plazos estipulados. En efecto, aunque Sernam sólo disponga de parte de las ayudas autorizadas en la Decisión Sernam 1, el resultado para el año 2003 ya es ligeramente superior al previsto (-85 millones EUR — antes de impuestos— en el año 2003, frente a la previsión de -87 millones EUR) y debería equilibrarse, tal como se prevé en el plan comercial de Sernam en torno a 2005-2006.

(198) Habida cuenta de los factores mencionados anteriormente, la Comisión considera que Sernam podrá recuperar una viabilidad financiera sostenible en unos plazos razonables, tal como anunciaron las autoridades francesas.

6.3.6. Ausencia de falseamiento de la competencia – Reducción de capacidades

(199) Según las indicaciones de las autoridades francesas, Sernam ya redujo sustancialmente sus capacidades y prevé reducciones adicionales a las previstas en la Decisión Sernam 1 de aquí a que concluya el período de reestructuración en 2005-2006 (reducción de centros, de plantilla y de volumen de negocios). Además, Sernam está pasando del grupaje/mensajería tradicional a la mensajería urgente, así como del transporte por carretera a un nuevo concepto ferroviario, el TBE. Este se desarrolla en un nuevo segmento de mercado que no registra exceso de capacidad y puede brindar capacidades de desarrollo adicionales, tanto a escala nacional como internacional. Las autoridades francesas cumplieron una serie de criterios recogidos en la Decisión Sernam 1.

6.3.7. Prevención de falseamientos de la competencia – Contrapartidas específicas

(200) La Comisión resalta en primer lugar que:

- deben adoptarse medidas destinadas a reducir, en la medida de lo posible, las consecuencias desfavorables de la ayuda para los competidores,
- la limitación o la reducción forzada de la presencia en el mercado o mercados en cuestión en los que la empresa ejerce su actividad representa una contrapartida para los competidores,
- las contrapartidas podrán adoptar diferentes formas, según que la empresa ejerza su actividad (o no) en un mercado con una capacidad excesiva.

(201) Además, la Comisión observa lo siguiente:

(202) Mercados de referencia: La Comisión observa que los principales mercados en los que Sernam ejerce su actividad son los mercados nacionales franceses del grupaje o de la mensajería tradicional y urgente. Ahora bien,

estos mercados incluyen un elemento esencial de transporte por carretera y ferroviario.

(203) Transporte ferroviario (concepto «TBE»): En lo que se refiere al desarrollo del grupaje y de la mensajería transportada de forma urgente por vía ferroviaria (concepto «TBE»), las autoridades francesas confirmaron a la Comisión que «Sernam no dispone de un monopolio sobre el TBE, ya que cualquier operador puede solicitar un servicio equivalente a Fret SNCF. Ahora bien, hasta la fecha, ningún competidor de Sernam ha formulado una solicitud explícita a Fret SNCF, la cual confirma, por otra parte, su disposición a prestar un servicio equivalente, en las mismas condiciones, a cualquier operador que así lo solicite. Por su parte, Sernam respondió favorablemente a solicitudes de colaboración técnica sobre el TBE presentadas por un operador que deseaba evaluar su pertinencia y eficacia».

(204) El grupaje ferroviario, tal como lo practica Sernam con el TBE y la nueva gama exprés, es un nuevo mercado que puede desarrollarse y no presenta un exceso de capacidad estructural. Dado asimismo que las autoridades francesas aportaron las garantías necesarias para que Sernam no pueda acogerse a un monopolio en este mercado, la Comisión considera que Sernam no ha de aportar contrapartidas a la ayuda sobre este segmento y puede seguir en él su desarrollo.

(205) Transporte por carretera: En cambio, el transporte por carretera registra un exceso de capacidad estructural en toda Europa y, por tanto, también en Francia. Además, se considera que el mercado francés del grupaje tradicional está estancado y que el servicio de mensajería de paquetes estandarizados («parcels») está en declive.

(206) Las partes interesadas indican que la situación del mercado se ha agravado, con un número de cierres de empresas en el mercado de referencia en Francia superior al del año pasado. Este mercado también se caracteriza por una fuerte competencia de precios, que Sernam, en particular, pone en práctica.

(207) Grupaje y servicio urgente: Sernam es un protagonista importante en el mercado del grupaje/de la mensajería tradicional y sobre todo urgente en Francia y tiene una cuota de mercado significativa, por delante de muchos otros agentes de estos mercados.

(208) Aplicación abusiva de una ayuda: Además, habida cuenta de la aplicación abusiva de una ayuda, mencionada anteriormente, y del aumento en la duración del plan de reestructuración, la Comisión considera que Sernam debe proporcionar una contrapartida particular, retirándose de forma duradera de los segmentos de mercado que presenten esencialmente un exceso de capacidad, con el fin de que pueda justificarse la aprobación de parte de la ayuda de referencia.

- (209) En efecto, la concesión de ayudas estatales en mercados con un exceso de capacidad estructural o incluso en declive tendría como consecuencia inmediata permitir a una empresa, que debería haber cesado sus actividades a raíz de las dificultades declaradas, ocupar de forma artificial cuotas de mercados muy solicitadas, en detrimento de empresas competidoras y sanas desde un punto de vista financiero. Por consiguiente, conviene evitar que la ayuda tenga el efecto indeseable de expulsar del mercado solicitado a empresas sanas y favorecer a las que resultan ser incapaces de sobrevivir por sus propios medios.
- (210) En este sentido, la Comisión considera que Sernam debe retirarse de forma duradera de sus actividades en los segmentos de mercado con exceso de capacidad —en este caso, en el segmento de mercado del grupaje/de la mensajería tradicional transportada por carretera.
- (211) Aunque Sernam ya ha iniciado esta retirada, la Comisión considera que no es suficiente y que debe proseguir de forma duradera. Por ello considera necesario imponer los requisitos que: i) permitan a Sernam seguir evolucionando hacia una diversificación innovadora en un segmento de mercado en expansión (que no adolece, por tanto, de un exceso de capacidad), y ii) permitan sustituir, en los segmentos de mercado con exceso de capacidad, estancados o en declive, los servicios de Sernam por los servicios de otros operadores (con la consiguiente liberación de las cuotas de mercado de Sernam en esos segmentos). Dichos requisitos son los siguientes:
- Sernam solo podrá desarrollar sus actividades de transporte de mensajería por ferrocarril (concepto «TBE»). A este respecto, SNCF garantiza que ofrecerá a cualquier otro operador que así lo solicite las mismas condiciones que concede a Sernam para el desarrollo de transporte de mercancías por ferrocarril («TBE»),
 - en cambio, durante los dos próximos años a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, Sernam deberá sustituir íntegramente sus medios propios y sus servicios de transporte por carretera por medios y servicios de transporte por carretera de una o varias empresas en las que SNCF no tenga una participación mayoritaria;
 - por medios propios y servicios de transporte por carretera de Sernam se entenderá el conjunto de los medios viales —es decir, los vehículos de transporte por carretera— de la compañía Sernam en plena propiedad o en arrendamiento financiero/alquiler;
 - las empresas que retomen las actividades por carretera de Sernam deberán garantizar toda la prestación del servicio con sus recursos propios.
- (212) La obligación de proceder a tal sustitución constituirá sin duda un reto para la empresa. En efecto, casi [...] millones EUR del volumen de negocios de Sernam proceden de sus actividades de transporte por carretera, de un volumen de negocios total de 414 millones EUR ([...] millones EUR para el grupaje). Ahora bien, la sustitución de sus actividades de carretera debería poder realizarse sin que ello afecte a su viabilidad, por las principales razones siguientes:
- Sernam deberá constituir sin demora una o varias asociaciones de empresas para sustituir las actividades de transporte de paquetes por carretera —es decir, los vehículos de transporte por carretera— a la salida y a la llegada del servicio ferroviario de Sernam (TBE). Estas asociaciones de empresas, así como la salida de Sernam del transporte por carretera, ya están previstas y anunciadas por las autoridades francesas, por lo que este requisito no será más que una garantía adicional para la aplicación de estas intenciones,
 - la reestructuración de Sernam gira en torno a la combinación de su nueva gama exprés con el nuevo concepto de transporte ferroviario TBE, cuyas perspectivas económicas parecen totalmente fundadas y creíbles, por lo que Sernam debería poder situarse en un nuevo segmento de mercado que queda por desarrollar.
- (213) Por otra parte, a petición de la Comisión, que insistió en que se evite que Sernam consiga una posición de monopolio en el transporte urgente de mercancías por ferrocarril, las autoridades francesas confirmaron por escrito ⁽¹⁾ que cualquier otro operador potencialmente interesado en prestar un servicio de mensajería ferroviario podrá acogerse a las mismas condiciones que Sernam. La Comisión considera que puede descartarse así cualquier riesgo de monopolio de hecho o derecho y solo se mantienen las barreras de entrada a este mercado ⁽²⁾.
- (214) Además, la estrategia de desarrollo del TBE se ajusta plenamente a la política de transporte de la Comisión, en la medida en que favorece la transferencia modal (de la carretera al ferrocarril). La Comisión considera a este respecto que una empresa que se diversifica para poder transferir volúmenes importantes de mercancías de la carretera al ferrocarril en largos recorridos merece que se le brinde la oportunidad de concretar ese proyecto, siempre que se retire efectivamente de los segmentos de mercado con exceso de capacidad.
- (215) Por lo tanto, la Comisión considera que el objetivo consistente en:
- reestructurar Sernam,
 - para que recupere una viabilidad duradera,
- ⁽¹⁾ Carta de las autoridades francesas de 14 de abril de 2004.
- ⁽²⁾ A priori, estas barreras de entrada deberían consistir esencialmente en los conocimientos técnicos que requiere esta operación y en el acondicionamiento de vagones adaptados a las necesidades, ya que, al menos en el caso de Sernam, SNCF se encargaría de la tracción ferroviaria.

- mediante la reorientación de sus actividades de transporte por carretera hacia el transporte ferroviario urgente y mediante la sustitución de sus actividades de carretera por las de otras empresas independientes de SNCF,
 - con el fin de no alterar los intercambios entre Estados miembros en una medida contraria al interés común queda alcanzado.
- (216) Ahora bien, la Comisión tiene en cuenta la intención de las autoridades francesas de vender la totalidad de la sociedad Sernam (incluidos el activo y el pasivo) antes del [...]. En ese contexto, la Comisión recuerda que, si se efectúa la venta al precio de mercado, obtenido tras un procedimiento transparente y abierto a todos sus competidores o comprobado por un experto independiente, a una sociedad que no tenga vínculos jurídicos con SNCF, el comprador no tendrá que restituir el importe de 41 millones EUR declarado incompatible. En efecto, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal, no podrá considerarse que el comprador se beneficia de una ventaja frente a los demás operadores del mercado.
- (217) La Comisión recuerda asimismo que, en el caso de la venta de la totalidad de Sernam (incluidos el activo y el pasivo) prevista por las autoridades francesas, deberán aplicarse en cualquier caso los requisitos de la decisión (recuperación de las actividades de carretera de Sernam por otras empresas y diversificación de las actividades de Sernam hacia el transporte de mercancías por ferrocarril). En cambio, si Sernam tuviera que vender sus activos «en bloque», la Comisión recuerda que no se aplicarían los dos requisitos mencionados sobre la reestructuración de la compañía, ya que Sernam dejaría de ejercer su actividad con su forma jurídica actual y liberaría sus cuotas de mercado en favor del comprador (216) independiente (que *de facto* podrá proseguir sus actividades con los activos de Sernam).
- #### 6.3.8. Ayuda limitada al mínimo
- (218) Tal como se ha mencionado anteriormente, la necesidad de una ayuda adicional de 41 millones EUR es consecuencia, esencialmente, del incumplimiento por las autoridades francesas de la Decisión Sernam 1. El pago de esa ayuda adicional no se justifica, en la medida en que se destina a una empresa que ejerce su actividad principal en segmentos de mercado con un exceso de capacidad estructural, estancados o incluso en declive. Además, Sernam no debe disponer de liquidez excedentaria que pueda dedicar a actividades susceptibles de causar falseamientos en el mercado y que no esté relacionada con el proceso de reestructuración, especialmente en lo que se refiere a los precios aplicados. Por lo tanto, la Comisión considera que no se justifica la concesión de una ayuda adicional de 41 millones EUR con respecto al importe total de 503 millones EUR, notificado inicialmente y aprobado por la Decisión Sernam 1.
- (219) Por otra parte, puede excluirse la sustitución de la contribución de Geodis a la reestructuración de Sernam, tal como estaba prevista inicialmente, por una posible ayuda de 67 millones EUR, ya que esta contribución deja de ser necesaria. En efecto, la necesidad de fondos por un importe de 67 millones EUR, que Geodis debía aportar mediante una línea de crédito, se financió por medio de una disminución de los créditos que Sernam concedía a sus clientes. Para movilizar estos fondos hasta un importe de 67 millones EUR, Sernam podría haber cedido sus créditos clientes, por medio de descuentos o titulizaciones, para obtener los recursos correspondientes de una institución financiera. De hecho, Sernam optó por una solución mejor, en la medida en que efectuó un trabajo de fondo, consistente en reducir la duración de los créditos cliente, lo que le permitió movilizar los recursos involucrados y reducir así sus necesidades de capital circulante. En efecto, ese método es preferible a la opción de una financiación externa como la mencionada anteriormente, ya que se inscribe en un proceso de saneamiento del balance de Sernam y permite una mayor seguridad de las operaciones futuras (habida cuenta de la duración reducida de los créditos cliente).
- (220) Por consiguiente, la Comisión puede considerar que Sernam sustituyó la falta de contribución de Geodis de 67 millones EUR por un medio equivalente, e incluso más favorable, si se compara con una financiación externa, movilizandolos recursos que permanecían demasiado tiempo bloqueados en los créditos cliente.
- (221) Así pues, la intensidad de la ayuda a la reestructuración de Sernam en la situación actual (denominada Sernam 2 en el cuadro siguiente) asciende al 81 %, frente a una intensidad del 87 % en el expediente Sernam 1. Este porcentaje tiene en cuenta el hecho de que Sernam compensó con sus propios recursos la necesidad de financiación de 67 millones EUR que debía garantizar Geodis y también deberá compensar con sus propios medios la necesidad de financiación adicional de 41 millones EUR, lo que la empresa debería poder hacer, recurriendo, en particular, a la venta de sus actividades de carretera y otros medios.
- (222) Al importe de 556 millones EUR⁽¹⁾ se suma la compensación de 34 millones EUR y 21 millones EUR, por SNCF, de conformidad con los contratos entre SNCF y Sernam para el transporte de equipaje, prensa y suministros durante los once meses del ejercicio 2000 de la SCS Sernam, que se calificaron de ayudas estatales compatibles en la Decisión Sernam 1. Dado que Francia cumplió su compromiso de abrir los mercados relativos al transporte de suministros, prensa y equipaje por cuenta de SNCF, la Comisión puede mantener la valoración de la Decisión Sernam 1, según la cual el importe de 55 millones EUR, pagado de conformidad con los contratos previamente mencionados durante once meses del ejercicio 2000, puede autorizarse en el contexto de la reestructuración de Sernam.
- ⁽¹⁾ Que incluye la financiación de la reestructuración por un importe de 448 millones EUR por SNCF, la financiación por Sernam de los 67 millones EUR que debía garantizar Geodis (de hecho, Sernam ha reducido esta necesidad de financiación aplicando, por sus propios medios, medidas de reestructuración) y la financiación por medio de los recursos de Sernam de los 41 millones EUR de ayuda adicional propuesta.

(223) **Coste de reestructuración**

(millones EUR)	Sernam 1	Modificación	Sernam 2
Coste de reestructuración	515	41	556
Total (1)	515		556

Fuentes de financiación

(millones EUR)	Sernam 1	Modificación	Sernam 2
Financiación de la reestructuración por SNCF	448		448
Financiación por Geodis	67	-67	0
Financiación por Sernam		67	67
Otros fondos procedentes de Sernam		41	41
Total (2)	515		556

Intensidad de la ayuda a la reestructuración Sernam 1 en %	87		
Intensidad de la ayuda a la reestructuración Sernam 2 en %			81

Ayudas concedidas para los contratos en millones EUR	55		55
Total (3)	55		55

(millones EUR)	Sernam 1		Sernam 2
Financiación de la reestructuración por SNCF	448		448

(millones EUR)	Sernam 1		Sernam 2
Ayudas concedidas para los contratos en millones EUR	55		55
Total (4) Importe total de la ayuda en este expediente	503		503

6.3.9. *Aplicación y cumplimiento de los requisitos*

- (224) Francia deberá presentar un informe anual sobre la evolución de la reestructuración y el cumplimiento de la presente Decisión. El primer informe deberá presentarse a más tardar seis meses tras la fecha de notificación de la presente Decisión.

7. CONCLUSIONES

- (225) La Comisión observa que Francia ha abonado la ayuda de 503 millones EUR ⁽¹⁾ en condiciones diferentes de las aprobadas en la Decisión Sernam 1 y ha abonado de forma ilegal una ayuda adicional de 41 millones EUR.

- (226) Ahora bien, teniendo en cuenta:

— el compromiso escrito suscrito por las autoridades francesas, a raíz de la petición expresa de la Comisión, de que Sernam no se verá favorecida por SNCF y no podrá desarrollar un monopolio sobre el transporte (urgente) de mercancías por ferrocarril,

— la reestructuración profunda iniciada por Sernam (en lo que se refiere a sus centros de explotación, su plan de transporte, la reducción de la capacidad que ya ha efectuado, así como las innovaciones esenciales en el ámbito de la nueva gama exprés y el TBE), y

— los requisitos impuestos por la presente Decisión,

la Comisión considera que el importe de 503 millones EUR de ayuda en favor de Sernam es compatible con el Tratado, dado que:

— Sernam podrá recuperar su viabilidad en un plazo razonable,

⁽¹⁾ 448 millones EUR de ayuda a la reestructuración abonados por SNCF y 55 millones EUR de ayuda para los contratos, lo que suma un total de 503 millones EUR.

- no se falseará la competencia en una medida contraria al interés común,
- la ayuda se reducirá al mínimo necesario, dado que el importe total de las necesidades de financiación aprobado por la Decisión Sernam 1 [570 millones EUR ⁽¹⁾] se reduce en un importe de 67 millones EUR por la falta de contribución de Geodis, pero ha sido financiado, sin embargo, por medio de la movilización de los recursos de Sernam, y dado que la ayuda adicional de 41 millones EUR deberá recuperarse con los intereses correspondientes.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La ayuda estatal en favor de la sociedad Sernam, aprobada en mayo de 2001, por un importe de 503 millones EUR, es compatible con el mercado común, siempre que se cumplan los requisitos que establecen los artículos 3 y 4.
2. La ayuda estatal aplicada por Francia en favor de la sociedad Sernam, por un importe de 41 millones EUR, es incompatible con el mercado común.

Artículo 2

1. Francia adoptará todas las medidas necesarias para obtener de su beneficiario la recuperación de la ayuda contemplada en el artículo 1, apartado 2, que ha sido puesta a su disposición ilegalmente.
2. La recuperación se efectuará sin dilación y con arreglo a los procedimientos del Derecho nacional, siempre que estos permitan la ejecución inmediata y efectiva de la presente Decisión. La ayuda recuperable devengará intereses desde la fecha en que se puso a disposición del beneficiario hasta la de su recuperación. Los intereses se determinarán sobre la base del tipo de referencia utilizado para el cálculo del equivalente de subvención en el marco de las ayudas regionales.

Artículo 3

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, deberán cumplirse los siguientes requisitos:
 - a) Sernam solo podrá desarrollar sus actividades de transporte de mensajería por ferrocarril con el concepto de Train Bloc Express, «TBE». A este respecto, SNCF garantiza que ofrecerá a cualquier otro operador que así lo solicite las mismas condiciones que concede a Sernam para el desarrollo de transporte de mercancías por ferrocarril («TBE»);

- b) en cambio, durante los dos próximos años a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, Sernam deberá sustituir íntegramente sus medios propios y sus servicios de transporte por carretera por medios y servicios de transporte por carretera de una o varias empresas independientes, jurídica y económicamente, de SNCF y seleccionadas por medio de un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio.

Por medios propios y servicios de transporte por carretera de Sernam se entenderá el conjunto de los medios viales —es decir, los vehículos de transporte por carretera— de la compañía Sernam en plena propiedad o en arrendamiento financiero/alquiler.

Las empresas que retomen las actividades por carretera de Sernam deberán garantizar toda la prestación del servicio con sus recursos propios.

2. No se aplicarán los requisitos del apartado 1 si Sernam vende sus activos en bloque antes del [...], a precio de mercado, a una empresa que no tenga ningún vínculo jurídico con SNCF, con arreglo a un procedimiento transparente y abierto.

Artículo 4

Toda venta parcial o total de Sernam deberá efectuarse a precio de mercado, con arreglo a un procedimiento transparente y abierto a todos sus competidores. Así pues, la devolución de la ayuda de 41 millones EUR corresponderá a la sociedad Sernam si sigue existiendo.

Artículo 5

Francia informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión es la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 20 de octubre de 2004.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente

⁽¹⁾ 448 millones EUR de SNCF, 55 millones EUR para los contratos y 67 millones EUR que debía aportar Geodis.