

II

(Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. október 20.)

Állami támogatásról a részben Franciaország által a „Sernam” vállalat részére

(az értesítés a C(2004) 3940. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles.)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/367/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

1. ELJÁRÁS

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke 2. bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térséget létrehozó szerződésre és különösen annak 62. cikke 2. bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel a nehézségekkel küzdő vállalatok megmentését és átszervezését célzó állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásokra ⁽¹⁾,

tekintettel az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK rendeletre ⁽²⁾,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket az említett cikkeknek megfelelően, és miután fontolóra vette észrevételeiket ⁽³⁾,

tekintettel a következőkre:

- (1) A 2001. május 23-án kelt (D/288742 számú) levelében a Bizottság tájékoztatta Franciaországot a Sernam átszervezését célzó támogatás engedélyezéséről (a továbbiakban: a 2003. május 23-i határozat vagy 1. Sernam határozat).
- (2) A 2002. június 17-én kelt (és ugyanazon a napon A/60693 számon iktatott) levélben a francia hatóságok benyújtották a Sernam átszervezéséről szóló első éves jelentést, valamint egy új egyetértési megállapodást az SNCF és a Geodis között, amely jelzi, hogy a 2001. május 23-án jóváhagyott támogatásokat más feltételek mellett folyósították, mint amelyek alapján a Bizottság 2001. május 23-án meghozta a döntését. A 2002. október 30-án kelt (és 2002. október 31-én A/69194 szám alatt iktatott) levélben Franciaország további információkat nyújtott be. A 2002. november 27-i dátummal a Bizottság levelet küldött Franciaországnak, amelyre az a 2003. január 30-án kelt (és 2003. január 31-én A/12246 számon iktatott) levéllel válaszolt. A francia hatóságok és a Bizottság szolgálatai 2002. augusztus 29-én, 2003. február 25-én és 2004. március 22-én találkoztak. A francia hatóságok további információkat szolgáltatottak, különösen a 2004. március 22-i találkozón és a 2004. április 14-én kelt levélben.
- (3) A Bizottság piaci tanulmányt rendelt egy független szakértőtől, amelynek a jelentését 2004. júniusának elején nyújtották be.

⁽¹⁾ HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

⁽²⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o. A legutóbb a 794/2004/EK rendelettel (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL L 182., 2003.8.1., 2. o.

- (4) Másrészről a 2002. július 8-án kelt (és 2002. július 15-én A/62493 számon iktatott) levélben (együttesen több panaszos, a továbbiakban: panaszosok) panaszt nyújtottak be a Bizottsághoz a Sernam dossziéval kapcsolatban. A panaszosok és a bizottsági szolgálatok 2002. szeptember 3-án és 2003. január 29-én találkoztak. A 2002. december 13-án kelt (és 2002. december 17-én A/72603 számon iktatott) levélben a panaszosok először felszólították a Bizottságot, hogy haladéktalanul intézkedjen mulasztási kereset benyújtásáról, amely felszólítást a 2003. április 24-én kelt levéllel ⁽¹⁾ megismételték, és további leveleket juttattak el a Bizottsághoz többek között egyet 2003. február 4-i ⁽²⁾ és kettőt 2003. február 28-i keltezéssel, amelyek közül egyet 2003. március 4-én küldtek el ⁽³⁾, valamint egyet 2003. március 10-i ⁽⁴⁾ és egyet 2003. szeptember 15-i ⁽⁵⁾ keltezéssel. A 2004. február 13-án és 18-án kelt levélben ⁽⁶⁾ panaszosok másodszor is felszólították a Bizottságot, hogy haladéktalanul nyújtson be mulasztási keresetet, és más leveleket is benyújtottak május 19-i ⁽⁷⁾, június 10-i és szeptember 9-i keltezéssel. A Bizottság többek között (az első felszólításra válaszoló) 2003. február 7-én kelt, valamint (az első felszólítás megismétlésére válaszoló) 2003. február 25-én, március 17-én, 20-án és 21-én és (a második felszólításra válaszoló) 2004. március 19-én levéllel reagált.
- (5) A 2003. április 30-án kelt levélben a Bizottság tájékoztatta Franciaországot arról a (c 32/03 számú) határozatáról, hogy az említett támogatással kapcsolatban megindítja az EK-szerződés 88. cikkének 2. bekezdésében említett eljárást.
- (6) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot kihirdették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁸⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a szóban forgó támogatással kapcsolatban.
- (7) A Bizottság kapott észrevételeket e tárgyban az érdekelt felektől, amelyeket a 2003. szeptember 26-án kelt levélben továbbított Franciaországnak, és lehetőséget adott neki, hogy észrevételeket nyújtson be azokkal kapcsolatban, és a 2003. november 26-i postával kézhez is vette a észrevételeket.

2. LEÍRÁS

Az alábbiakban olvasható a támogatás leírásának összefoglalása. Bővebb tájékoztatás a 2001. május 23-i határozatban és az eljárás megindításáról szóló 2003. április 30-i határozatban olvasható.

⁽¹⁾ Iktatva 2003. április 25-én A/18967 számon.
⁽²⁾ Iktatva 2003. február 7-én GAB. LdP 490 számon.
⁽³⁾ Iktatva 2003. március 5-én A/14685 számon.
⁽⁴⁾ Iktatva 2003. március 11-én GAB Loyola de Palacio 899 számon.
⁽⁵⁾ Iktatva 2003. szeptember 17-én A/29815 számon.
⁽⁶⁾ Az Energiaügyi és Közelekedési Főigazgatóság 2004. február 26-án iktatta A/14167 számon.
⁽⁷⁾ Iktatva 2004. május 24-én A/21123 számon.
⁽⁸⁾ HL C 182., 2003.8.1., 2. o. Az érdekelt felek 2003. szeptember 1-jei határidővel nyújthatták be észrevételeiket. A észrevételeket benyújtó érdekelt felek kérésére a Bizottság 2003. szeptember 15-ig meghosszabbította ezt a határidőt.

2.1 A Sernam struktúrája

- (8) Ahogyan azt a 2001. május 23-i határozat jeleztem a Sernam 1970-ben alakult meg az SNCF poggyással kapcsolatos minden tevékenységét összefogó belső szolgálatként. 1993-ban egy átszervezés eredményként létrejött a „Sernam Domaine” és a „Sernam Transport SA” leányvállalat. A „Sernam Domaine” az SNCF belső szolgálat maradt, míg a „Sernam Transport SA” az SNCF 100 %-os tulajdonban lévő leányvállalataként jött létre, és megtartott huszonnégy leányvállalatot ⁽⁹⁾, amelyek révén közúti fuvarozási tevékenységét végezte.
- (9) Az 1993-ban az a Sernam Transport SA-ból és annak leányvállalataiból (a továbbiakban: Sernam Transport csoport) pénzügyileg mindig többé-kevésbé kiegyensúlyozott volt. Ennek ellenére a Sernam Domaine belső szolgálat eredményei 1992-től kezdve fokozatosan csökkentek, de az SNCF – részben a felmerült erős szociális feszültségek miatt – csak 1996-ban tudott hozzákezdeni egy javító tervet végrehajtásához. A folyamatosan romló eredmények miatt az SNCF mégis fontolóra vette, hogy kihúzza a Sernam Domaine-t ebből a helyzetből.
- (10) 2000. február 1-jén a Sernam Domaine-t az SNCF 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalattá és egy önálló jogi személyiséggel rendelkező, szintén az SNCF által alapított új betéti társasággá (a továbbiakban: SCS Sernam) alakították át. Ez fogja össze a korábbi Sernam Domaine állóeszközeit és a Sernam Transport SA részvételi jogait. Ennek következtében az SNCF leányvállalata, a Sernam Transport SA az SCS Sernam 100 %-os tulajdonú leányvállalata lett, és így annak huszonnégy leányvállalatát birtokló különálló társaság maradt.
- (11) A határozat tárgyát képező átszervezés az SCS Sernamot érinti (jóllehet az az SNCF és a Geodis által 2001. december 21-én aláírt egyetértési megállapodás értelmében SA cégformára alakult át, és az SNCF visszavásárolta az SCS Sernam 15 %-át, amelyet korábban eladtak a Geodis és a Cogip számára).

2.2. A Sernam tevékenységei

- (12) Az 1970-ben történt megalakítása óta a Sernam főleg küldeményszállítási (kereskedelmi szállítási) tevékenységgel foglalkozik a gyűjtőfuvarozás piacán, amely alapvetően a hagyományos kézbesítési szolgáltatásokra (normál esetben huszonnégy és negyvennyolc órán belüli kézbesítés) és az expressz kézbesítési szolgáltatásokra (normál esetben kevesebb mint huszonnégy órán belüli kézbesítés) terjed ki, valamint a bérleti piacon (áru fuvarozás teljes egészében teherautóval két pont között) és a logisztikai piacon (száraztárolás, tárolás, megrendelések előkészítése, összeállítás).

⁽⁹⁾ 2000. december 31-én huszonnégy kisméretű leányvállalat volt.

(13) Amint azt a Sernam 1 határozat megjegyzi „a gyűjtőfuvarozást általánosságban olyan tevékenységként lehet meghatározni, amelynek során átveszik az árut az azt feladó féltől, egy feladó telephelynél összegyűjtik az árukat, továbbítják a címzett telephelynek, végül pedig kiszállítják a címzett ügyfeleknek. A gyűjtőfuvarozási tevékenységek szükségesek a szállítóeszközök kihasználásának optimalizálásához; a gyűjtőfuvarozó vállalat biztosítja a különféle feladóktól származó és különböző címzeteknek küldött küldemények összegyűjtött szállítását. A teljes egészében az áru fuvarozáshoz tartozó gyűjtőfuvarozás önálló piacot képvisel, amelyre jellemző mind a szállított egységek mérete (a csomagoktól kezdve a több tonnás konténerekig), mind az, hogy biztosítják a különböző feladóktól származó és különböző címzeteknek küldött küldemények szállítását.”

(14) Minden tevékenység esetében a Sernam alapvetően közúti (teherautóval történő) szállítás vett igénybe. A küldemények vasúton történő hagyományos továbbítását beszüntették az átszervezési tervben említett új szállítási tervvel. Azóta a Sernam új vasúti továbbítási koncepciót fejlesztett ki „train bloc express” (expressz zárt tehervonat, a továbbiakban: TBE) néven, amely a hagyományos és a 400 km fölötti expressz kézbesítés továbbításának központi részében lép közbe a párizsi régió és Franciaország déli része között az SNCF ügyfelei poggyászána és a sajtótermékek szállítása esetében.

(15) 2000-ben az összesen 552 millió eurós (a továbbiakban: m€) árbevételének körülbelül 58 %-a származott a franciaországi gyűjtő fuvarozási tevékenységekből (alapvetően hagyományos, expressz és éjszakai kézbesítés). Az árbevételnek körülbelül 18 %-a származott bérbeadásból, 10,7 %-a logisztika tevékenységből, 6,3 %-a sajtótermékek és poggyászok szállításából az SNCF terhére, 4 %-a különféle tevékenységekből, pl. bútorszállításból és 3 %-a nemzetközi tevékenységekből.

(16) A francia hatóságok azt is megjegyzik, hogy „a SERNAM közvetlenül TBE révén elért forgalma már [...] 1 m€ árbevételt eredményez (amelyből [...] m€ a gyűjtőfuvarozás árbevétele)”. 2003-ban a Sernam valódi árbevétele 414 m€ volt, amelynek 2006-ig 443 m€-ra kell emelkednie.

(17) 2003-ban a Sernam által biztosított közúti fuvarozás [...] m€ árbevételt eredményezett. Ez a tevékenység körülbelül [...] m€-t biztosított közvetlenül a Sernam számára és körülbelül [...] m€-t a Sernam egyik leányvállalata, a Sernam Transport Route (a továbbiakban: STR) révén. A Sernam csoport [...] (44 tonnás) vontatóval, [...] (24 tonnás) félpótkocsival, [...] (3,5 és 12 tonna közötti) teherautóval és [...] (3,5 tonna alatti) könnyű járművel rendelkezik. A teherautók és a sofőrök terén a Sernam (csoportként) [...] teherautóval és [...] főállású sofőrrel rendelkezik. Ebből [...] teherautó és [...] sofőr tartozik az STR-hez.

2.3. A Sernam piaci kapacitása (szakértői tanulmány)

(18) A Bizottság tanulmányt rendelt meg egy független szakértőtől (a továbbiakban: szakértő), amelynek a célja azon piaci szegmensek kapacitásának megállapítása volt, amelyben a Sernam működik, és hogy milyen helyet foglal el ezeken a piacokon ⁽¹⁾.

(19) A szakértő megállapítása szerint a Sernam a legfontosabb franciaországi expressz kézbesítő szolgáltató, jóllehet a szakértő szerint ez a becslés a piac meghatározásától függ. A Sernam az egész francianemzeti piacon működik. 2000-ben a Sernam 7 %-os, a Geodis 12 %-os, a La Poste pedig 25 %-os részesedéssel rendelkezett a (meghatározott paraméterek szerinti) küldemények („parcelek”) szállításának gyűjtőfuvarozási piacán. A francia gyűjtőfuvarozási piacon belül a La Poste 28,1 %-os, a Deutsche Post 8,7 %-os, a TNT 7,9 %-os, a Mory 6,4 %-os, a Sernam pedig 5,2 %-os részesedéssel rendelkezik; őket tizenhárom másik jelentős cég követi, amelyek egyenként 4 és 0,8 % közötti piaci részesedéssel rendelkeznek.

(20) A franciaországi telephelyek számát tekintve (gyűjtőfuvarozásra, szabványosított csomagokra és expressz szolgáltatóra) a szakértő szerint a Geodis/Calberson cég 204, a TNT 120, a La Poste TAT és Geopost DPD cég 85, a Sernam 57, a (jelenleg a Schenker részét képező) Joyeau csoport 53, a DPWN pedig 20 telephellyel rendelkezik.

(21) A szakértő szerint a Sernam főleg az alábbi területeken működik:

— a franciaországi gyűjtőfuvarozás/kézbesítés szegmense (akár több tonnás csomagok válogatása (gyűjtése) és közúti, illetve vasúti szállítása normál esetben huszonnégy órán belül).

— a franciaországi hagyományos fuvarozás/kézbesítés szegmense (akár több tonnás csomagok válogatása (gyűjtése) és közúti, illetve vasúti szállítása normál esetben huszonnégy és negyvennyolc óra között).

— kisebb mértékben a bérbeadási, logisztikai, megrendelés-előkészítési és összeállítás szegmensben, valamint a nemzetközi kézbesítésben.

⁽¹⁾ Jacobs Consultancy: Az ABX Logistics és a Sernam piacainak kapacitása, TREN/CC/04-2002 sz. keretszerződés, megrendelés száma: 2004/001/14 – S07.30053, 2004. május.

* A zárójelben és csillaggal megjelölt részek olyan üzleti titkokra vagy bizalmas információkra utalnak, amelyek a szövegben törlesre kerültek.

- (22) Gyűjtőfuvarozás/expressz kézbesítés: A szakértő szerint az expressz, normál esetben huszonnégy órán belüli csomagkézbesítés piaca az elmúlt húsz évben erőteljesen növekedett Európában, és különösen Franciaországban, de a szállítási vállalatok gyors belépése a szegmensbe árcsökkenéssel járt. Franciaországban mindamellett különbséget kell tenni az elmúlt tizenöt évben erőteljes fejlődésnek indult nemzetközi expressz szolgáltatás és a nemzeti expressz szolgáltatás között, amelynek a növekedése sokkal enyhébb volt. Bizonyos növekedés azonban várható a jövőben a nemzeti expressz szolgáltatás terén, ami Franciaország gazdaságának várható újbóli fellendüléséhez köthető. A szakértő megállapítja, hogy a nemzeti expressz szolgáltatás piacának növekedése alapvetően az elektronikus kereskedelem növekedésétől függ. A szakértő másfelől megállapítja, hogy a legfontosabb francia társaságok 74 %-a már rendszeresen igénybe veszi az expressz kézbesítést.
- (23) „Hagyományos” fuvarozás/expressz kézbesítés: A hagyományos gyűjtőfuvarozás/kézbesítés alapvetően a három tonnát meg nem haladó küldemények két célállomás közötti továbbítását jelenti, normál esetben közúton, de vasúton is, és normál esetben közbenzó gyűjtéssel és elosztással, normál esetben huszonnégy és negyvennyolc óra között.
- (24) E piacok franciaországi szegmensei esetében a szakértő az alábbiakat állapítja meg:
- A gyűjtőfuvarozás szegmense stagnál, jóllehet várható a piac bizonyos mértékű növekedése.
 - A (meghatározott paraméterek szerint) küldemények („parcelek”) hagyományos fuvarozásának szegmense továbbra is visszaesően van ugyanúgy, mint a levélkézbesítés mennyisége, amely általában véve csökken, mivel egyre inkább felváltja az elektronikus levelezés.
- (25) A szakértő azt a következtetést vonja le, hogy a gyűjtőfuvarozás/hagyományos kézbesítés piaca alapvetően stagnál, jóllehet várható a piac bizonyos mértékű növekedése, és hogy a (meghatározott paraméterek szerinti) küldemények szállítása csökken az elektronikus levelezés növekedésével párhuzamosan.
- (26) Amint fentebb jeleztük, a gyűjtőfuvarozás az áru fuvarozáson belüli önálló piacot képez. A gyűjtőfuvarozási műveleteket valójában mind az áruk osztályozása és azok mérete (a csomagoktól a többtonnás konténerekig), mind az jellemzi, hogy biztosítják a több feladótól származó és több címzettnek feladott küldemények szállítást. A gyűjtőfuvarozás két aspektusa így a meghatározott méretű áruk válogatása, illetve szállítása. Jóllehet a válogatás lehetővé teszi a szállítóeszközök optimális kihasználását, az összes művelet fő célja mégis az áruk hatékony fuvarozása.
- (27) A hagyományos vasúti szállítóeszközök elhagyása óta a Sernam alapvetően közúton, teherautóval biztosítja a csoportosított áruk fuvarozását, amelyhez egy innovatív koncepciót dolgozott ki „train bloc express” (expressz zárt tehervonat, TBE) néven, amelynek részletes ismertetése a Franciaországról szóló részben olvasható. Emiatt hasznos megvizsgálni a közúti és vasúti fuvarozási piacok kapacitását.
- (28) Az európai közúti fuvarozás: A szakértő megállapítja, hogy Európa egészét tekintve a közúti fuvarozás – amely kulcsfontosságú eleme a gyűjtőfuvarozásnak, kézbesítésnek és a normál küldemények gyűjtőfuvarozásának – olyan iparág, amely gyenge belépési korlátokkal rendelkezik, és amely az állandó túlzott strukturális kapacitástól szenved⁽¹⁾, amelyet az is megerősít, hogy az elmúlt öt-hét évben az árak csökkentek.
- (29) A szakértő megállapítja, hogy a jelenlegi francia piacot mindenesetre kiélezett verseny jellemzi, és hogy erős a vállalatok koncentrációja felé ható tendencia.
- (30) A „vasúti szállítás”: Három alcsoportot azonosítottak:
- A szakértő nem vár növekedést a hagyományos vasúti gyűjtőfuvarozás és kézbesítés terén. A verseny erős, és bizonyos piaci tendenciák a vállalatok koncentrációja felé mutatnak. Ráadásul mivel az SNCF csökkenti a kiszolgált állomások számát, csökkennek a Sernam lehetőségei a küldemények vasúti továbbításával kapcsolatban.
 - Ez érvényes mind a hagyományos szerelvényrel, mind a nagysebességű vasúttal (TGV) történő továbbításra Franciaországban.
 - A szakértő szerint a Sernam által kifejlesztett TBE rendelkezik némi növekedési potenciállal, ami azonban nem túl jelentős a franciaországi vasúti kézbesítési piac egészére nézve, mivel jelenleg nagyon kis részesedése van abban. A TBE segítségével megvalósuló vasúti kézbesítés azonban kényelmetlen, mivel legalább két kirakodási megállásra van szükség⁽²⁾.
- (1) Jóllehet a közelmúltban lezajlott bővítés ideiglenesen csillapítja a jelenlegi helyzetet. Mindazonáltal úgy tűnik, hogy számos fuvarozó vállalat alvállalkozásba adja a közúti árutovábbítást az új tagállamokban működő olcsóbb fuvarozóknak, és ennek a közúti fuvarozáson belül erősítő hatással kell lennie az árversenyre.
- (2) Az első megállási hely, amikor induláskor az árukat teherautóról átrakodják a TBE-re, a második pedig az, amikor a TBE megérkezik, és az árukat teherautóra rakodják.

(31) A Bizottság szakértője különösen hivatkozott a „Mercer Management Consulting” által elvégzett tanulmányra (A Mercer az utazásról és a szállításról, X. évfolyam, 1. szám, 2003. ősz/2004. tél), amelyben megállapítják, hogy a vasúti teherszállítás elveszítette a versenyképességét, de a helyzet nem reménytelen. A vasút kihasználható olyan előnyöket kínál, de ehhez részben át kell gondolni a vasúti teherszállítás koncepcióját.

(32) A szakértők szerint a magas költségű vasúti hálózatokat jobban is ki lehetne használni differenciált termékek és árak, valamint a bevételek kifinomult kezelése (yield management, hozamgazdálkodás) révén. Mindazonáltal alkalmazni kell az értékesítési kultúrát a tárgyalási pozíció szerint rögzített áraknak a szállítási értéktől függően rögzített árakkal való felváltása (value based pricing, értékalapú árképzés) érdekében.

(33) Ehhez a Mercer becslése szerint a vasúti fuvarozással foglalkozó vállalatoknak szabványosítaniuk kellene a termékeiket, a szállítási szolgáltatásaikat, és a termék/szolgáltatás értéktől függően kellene meghatározniuk az árakat, hogy azok könnyen érthetőek legyenek a vevők számára. A Mercer szerint ez a következőket jelenti:

- a) termékmodulok megállapítása (például a kínált szállítás idejének, árának vagy megbízhatóságának függvényében);
- b) ezt követően a kínált legfontosabb terméktípusok megállapítása (például normál vagy expressz idejű szállítás, sőt kedvezményes árú szállítás); és
- c) szabványos szállítási megoldások kiválasztása e különféle termékekhez.

(34) Tekintve a szakértői véleményeket, azt a következtetést lehet levonni, hogy a normál vasúti kézbesítés túlkapacitással küzd, és a jövő afelé mutat, hogy a klasszikus TGV-vel végzett kézbesítés és a TBE kézbesítés mutat némi növekedési kapacitást a francia nemzeti piacon belül, de ez a szegmens jelenleg még nem túl fejlett.

2.4. Az SNCF – emlékeztető

(35) Miután 1938-ban anonim társaságként megalapították, az SNCF 1983. január 1-jei hatállyal ipari-kereskedelmi állami vállalat (a továbbiakban: EPIC) vált ⁽¹⁾. A „Réseau

ferré de France” nevű állami vállalat (a továbbiakban: REF) létrehozásáról szóló 1997. február 13-i törvény által végrehajtott módosítás óta az SNCF (EPIC) célja ⁽²⁾

— vasúti közlekedési szolgáltatások végzése a francia vasúthálózaton a közcélú szolgáltatás elveinek megfelelően, és

— ugyanazon elvek alapján a REF által megállapodások formájában ráruházott infrastruktúra-kezelési feladatok megbízásos ellátása.

(36) Az SNCF tizennyolc tagból álló igazgatótanáccsal rendelkezik, amelyből i. heten az állam képviselői, ii. ötöt a szakismeretük alapján választanak, akik közül legalább egy személy képviseli a felhasználókat, és kinevezésük rendeleti úton történik, és iii. hat tagot, akik közül egy a tisztviselői állományt képviseli, a vállalat és a leányvállalatok alkalmazottai választanak. Az igazgatótanács elnökét annak javaslatára minisztertanácsi rendelettel nevezik ki ⁽³⁾.

(37) Emellett a gyűjtőfuvarozás és a vasúti expressz kézbesítés fejlesztése (a TBE fejlesztési koncepció) tekintetében a francia hatóságok megállapították, hogy „a SERNAM nincs monopolhelyzetben a TBE terén, mivel minden szereplő egyenértékű szolgáltatást tud rendelni a Fret SNCF-től. Jelenleg azonban a SERNAM egyetlen konkurense sem fordult ilyen igénnyel a Fret SNCF-hez. A Fret SNCF egyébként megerősíti, hogy kész azonos feltételek mellett egyenértékű szolgáltatást nyújtani minden olyan szereplőnek, aki azt tőle kéri. A maga részéről a SERNAM kedvezően reagált arra, hogy az egyik szereplő műszaki együttműködéssel kereste meg, mert le szeretne volna mérni a TBE megfelelőségét és hatékonyságát.”

2.5. A 2001. május 23-i bizottsági „Sernam 1” határozat – emlékeztető

(38) A 2001. május 23-án kelt (D/288743 sz., ikt. szám: NN 122/00 (ex 140/00) – France) levelében a Bizottság tájékoztatta Franciaországot arról a határozatról, hogy az SNCF és az SCS Sernam között 2000. február 1-je óta megvalósuló logisztikai együttműködés nem számít állami támogatásnak addig, amíg az SCS Sernam kereskedelmi és helyreállítási segítségnyújtási intézkedései, amelyeket az SNCF vezetett be, és amelyeket 2001 eleje és 2004 vége között kell végrehajtani, az EK-szerződéssel összeegyeztethető állami támogatásnak számítanak.

⁽¹⁾ Az 1982. december 30-i belső közlekedési orientációs törvény (LOTI) 18–26. cikke értelmében. Az EPIC nem helyezhető csődjelzés alá, és nem lehet végrehajtást elrendelni nála.

⁽²⁾ Az információ forrása az SNCF internetes oldala: <http://www.sncf.com>.

(39) A Bizottság összesen 504 m€ támogatási összeget engedélyezett ⁽¹⁾, amelyből 448 m€ az átszervezési támogatás és 55 m€ az SNCF és a Sernam között a csomagokkal, sajtótermékekkel és bútorokkal kapcsolatos szerződések formájában valósul meg. Ez az engedély meghatározott számú alapfeltételen nyugodott, amelyek a vizsgálati anyag részét képezték.

(40) A támogatást különösen azzal az alapfeltétellel engedélyezték, hogy a Sernam privatizálásra kerül. Valójában a Párizsi Értéktőzsdén másodikként jegyzett, Geodis nevű polgári jogi szállítási és logisztikai társaságnak ⁽²⁾ kellett felvásárolnia a Sernam tőkéjének körülbelül 60 %-át. A tőkéjének 56,6 %-a származik magánbefektetésből (a két legjelentősebb részvényes a Société Générale a Salvépar csoporton keresztül, amely a tőke 26,6 %-át és a szavazati jogok 29,7 %-át, a másik pedig az AGF-VIE, amely a tőke 8,4 %-át és a szavazati jogok 9,5 %-át birtokolja). A tőke 43,3 %-a és a szavazati jogok 48,6 %-a az SNCF birtokában van.

(41) A Geodis így korlátlanul felelőssé vált volna az SCS Sernam tartozásaiért ⁽³⁾, és 67 m€ összegben fedeznie kellett volna a Sernam átszervezésének járulékos költségeit. A Sernam a maga részéről 1999 és 2004 között 107-ről 72-re csökkentette a telephelyeinek számát, 18 %-kal csökkentette az árbevételét, csökkentette a személyzeti létszámát, és a fent említett költségvetéssel és a kitűzött időn belül, azaz 2004 kezdete előtt végrehajtotta az átszervezést.

2.6. Az eljárás megnyitása – emlékeztető

(42) Az első éves beszámolót és a fent említett panaszt követően a Bizottság megállapította, hogy a támogatás egy részét valóban folyósították, jóllehet nem tartották be a Sernam 1 határozat meghatározott alapelemeit. E tekintetben a Bizottság megállapította a támogatással való visszaélést, és kétségeit fejezte ki, különösen az alábbiakkal kapcsolatban:

— az SCS Sernam cégformájának SA-ra történő átalakítása annak érdekében, hogy korlátozzák a Geodis felelősségét a Sernam tartozásaiért,

— a Sernam (az önmagában is nehézségekkel küzdő és eredetileg az üzletész 60 %-ával rendelkező) Geodis tulajdonában lévő üzletészének 15 %-ra való csökkentése,

— a Sernam részvényei további 15 %-ának átvétele egy másik társaság, a „Compagnie générale d'investissement et de participation” (COGIP) által. A COGIP a Geodis 34 %-os és a Sofvir 21 %-os tulajdonában van ⁽⁴⁾.

— az átszervezés idejének egy évvel való meghosszabbítása,

— az állami tőkeinjekció 41 m€ összeggel való megemlése, ami megfelel a Sernam átszervezésével kapcsolatos nettó finanszírozási igény olyan mértékű nettó megemléseinek, amely az eredeti terv szerint később volt esedékes ⁽⁵⁾,

— a Geodis által tervezett 67 m€ körüli magántőkeinjekció feltételezett hiánya, amely magánforrású hozzájárulást a támogatás növekedésével arányosan csökkenteni kellett,

— az eredeti átszervezési terv módosításával járó megfelelő ellentételezés hiánya,

— a SERNAM életképességének visszatérése ésszerű határidőn belül,

— a verseny indokolatlan eltorzulásának megelőzése,

— az egyedi támogatás elvének tiszteletben tartása és

— a támogatásnak szigorúan a minimumra csökkentése,

— az átszervezési támogatásnak a Sernam 1 határozattal összhangban lévő alkalmazása,

— az összes minősített és újnak átminősített, illetve a visszaélő módon folyósított támogatásnak Szerződéssel való összeegyeztethetősége,

E kétségek szükségessé tették a Sernam átszervezési tervének felülvizsgálatát.

⁽¹⁾ Ez az összeg áll 448 m€ (2 938 millió francia frank, MF) átszervezési támogatásból, az SNCF által a saját tevékenységének a 100 %-os tulajdonában lévő új Sernam SCS nevű leányvállalatához való áthelyezésekor folyósított körülbelül 7 m€ kezdőtőke hozzájárulásból (a részleteket lásd a 3. táblázatban), és 34 + 21 m€ (222 + 140 MF) összegből a csomagok, sajtótermékek és bútorok szállításáról szóló szerződések jogán, és így jön ki a teljes engedélyezett 503 m€ (3 300 MF) összeg. További részletek a Sernam 1 és a C 32/03 sz. eljárás megindításáról szóló határozatban olvashatók. (A számadatok euróban vannak, és e határozat szövegében a francia frankra való átváltáskor a legközelebbi millióra kerekítettek.)

⁽²⁾ Emlékeztetőül, a Geodisnak jelképes 1 € összegért kellett megvennie a Sernam 60 %-át (lásd a Renam 1 határozat 51. pontját).

⁽³⁾ A betéti társaságokban nem korlátozott a felelősség.

⁽⁴⁾ A Sofvir viszont természetes személy részvényesek és a Crédit Agricole tulajdonában van.

⁽⁵⁾ Az összeg részletes lebontása a C 32/03 eljárásban olvasható.

(43) A Bizottság a C 32/03 eljárás megindításában emlékeztetett rá, hogy szükség volt annak ellenőrzésére, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban figyelembe vett elemek megfelelnek-e a Sernam 1 rendeletnek, hogy azokat megfelelően véglegesíteni kell (különösen az érintett piacok 2003. január 31-ig történő hatékony versenyalapúvá tételét⁽¹⁾), értve ezalatt az SNCF és az SCS Sernam között az utaspoggyász, a sajtótermékek és az SNCF felszereléseinek szállításáról szóló szerződést), és emlékeztetett arra is, hogy e kétségek szükségessé tették az iratanyag újbóli elemzését az aktualizált és az új körülményeket tükröző, teljes átszervezési terv alapján.

2.7. Későbbi fejlemények

(44) Az eljárás Bizottság általi megindítását követően, és összhangban az egyrészt az SNCF és a Geodis, másrészt a COGIP között létrejött megállapodásban foglalt semmisségi rendelkezésekkel, amennyiben a Bizottság eljárást indít, vagy amennyiben az Európai Közösségek Bíróságához fordulnak⁽²⁾, az SNCF köteles visszavásárolni a Sernam részvényeinek azt a 15 %-át, amely a Geodis és a COGIP tulajdonába került.

(45) A Franciaország által legutóbb benyújtott információk szerint a Francia Köztársaság által a Sernam és leányvállalatai részére nyújtott támogatási összeg 489,1 m€. Ez az összeg áll 6,7 m€ alaptőkéből, 419,6 m€ működőtőkéből, 33,5 m€ tagi kölcsönből és a vasutasok többletköltségének megfelelő 29,3 m€ összegből⁽³⁾. Ez megfelel a Bizottság által 2001 májusában jóváhagyott átszervezési tervben szereplő 448 m€ összegnek, amelyet 41 m€-val megemeltek, tekintettel a bizottsági határozat után felmerült új körülményeket (a további, különösen a telephelyek bezárásával kapcsolatos erőfeszítések ellentételezésként).

(46) A Franciaország által alapvetően az eljárás megindításával kapcsolatos észrevételeinek benyújtásakor bejelentett egyéb fejleményeket, mint például a Sernam átszervezési tervének aktualizálását, alább a Franciaország észrevételeivel kapcsolatos részben foglaljuk össze.

(47) Ezen felül [...] találkozón a francia hatóságok [...] tudatták az arról szóló határozatukat, hogy privatizációs eljárásnak vetik alá a Sernamot. A privatizáció feltételei:

— átlátható és nem diszkriminatív eljárás,

— európai vásárló keresése, és

— piaci áron történő értékesítés.

(48) Ennek érdekében egy bankhoz fordultak, amelyet megbíztak azzal, hogy európai szinten azonosítsa a potenciális vásárlókat. A francia hatóságok jelzései szerint az értékesítés előírt határideje [...].

(49) A Bizottság ezért figyelembe veszi a francia hatóságoknak a Sernam társaság egészének – aktívakkal és passzívakkal együtt történő – privatizációjára irányuló szándékát.

3. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(50) Az alábbiakban összefoglaljuk több olyan harmadik fél közös észrevételeit, akik névtelenek kívánnak maradni. Az ügy körülményeinek, és különösen a Bizottság által az eljárás megindításakor kifejtett következtetéseinek áttekintése után ezek a harmadik felek az alábbi észrevételeket nyújtották be:

(51) Az átszervezési terv engedélyezése az SNCF által a Sernamban birtokolt üzlet rész többségének egy olyan magánbefektető részére való értékesítésétől függött, aki vállalta, hogy „megfelelő” összeggel, körülbelül 20 %-os mértékben hozzájárul a Sernam átszervezési költségeihez;

(52) A Sernamnak kellő ellentételezést kellett volna biztosítania ehhez az átszervezési támogatáshoz az árbevételének (legalább 18 %-os) és a paici részesedésének csökkentése formájában annak érdekében, hogy elkerülje a verseny indokolatlan eltorzulását. E tekintetben a panaszosok megjegyzik, hogy a Bizottság az összefoglalója 75. pontjának negyedik albekezdésében megjegyzi: „Jóllehet Franciaország javasolta a Sernam további [...] ⁽⁴⁾ telephelyének bezárását, egyrészt nem egyértelmű, hogy ez az ellentételezés elegendő lenne-e, és másrészt elfogadható lesz-e, figyelembe véve a fent ismertetett iratanyag új kontextusát.” A panaszosok becslése szerint a további telephelyek bezárása egyetlen esetben sem jelent kellő ellentételezést, tekintve a Sernam által kapott átszervezési támogatás jelentős (legalább 108 (67 + 41) millió euróval való) növelését és az átszervezési időszak legalább egy évvel való meghosszabbítását.

⁽¹⁾ Összhangban a 98/4/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 199., 1993.8.9., 84. o.) módosított, a vízügyi, energiaipari, szállítási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 1993. június 14-i 93/38/EK tanácsi irányelvvel (HL L 101., 1998.4.1., 1. o.). A 93/38/EK irányelv helyébe a 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 134., 2004.4.30., 1. o.) lépett.

⁽²⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a semmisségi rendelkezések ellentétesek a közösségi joggal.

⁽³⁾ Az SNCF által a Sernamnak a Sernam által alkalmazott vasutasok többletköltségéhez nyújtott támogatás.

⁽⁴⁾ Bizalmas, nem közzétett információ.

(53) A 2001-ben engedélyezett támogatási összeg nem haladhatta volna meg a Sernam életképességének visszaállításához szükséges minimumot. A Bizottság célkitűzésének különösen annak kellene lennie, hogy a Sernam a jövőben ne kerüljön olyan, jelenleg is fennálló likviditási helyzetbe, amely lehetővé teszi számára, hogy árait a piaci szint alatt tartsa, és „elcsábítsa” a képzett személyzetet a versenytársaitól (lásd a bizottsági összefoglalójának 96. bekezdését);

(54) A panaszosok becslése szerint nem lett volna szabad engedélyezni, hogy a Sernam újrakezdje az átszervezését, továbbra is támogatásokat kapjon, és eltorzítsa a versenyt azzal, hogy (ugyanúgy, mint az SNCF) nem tartja be a 2001. május 23-i határozatban megállapított feltételeket;

(55) A Bizottságnak el kellett volna utasítania a Sernam/SNCF és Franciaország által benyújtott összes új befektetési és fejlesztési tervet, tekintve, hogy a Sernam/SNCF és a Geodis önkényesen megszegi a bizottsági határozattal engedélyezett átszervezési tervet, és hogy ezek a szereplők megállapodtak abban, hogy a Bizottság által az eredeti átszervezési tervvel kapcsolatban lefolytatott egyetlen vizsgálatban sem vesznek részt, ami az SNCF és a Geodis által aláírt együttműködési megállapodás felülgigeszto rendelkezéséből derül ki.

(56) A Bizottságnak az egyedi támogatás elve alapján ügyelnie kell rá, hogy a Sernam ne kapjon engedélyt további támogatásokra. Tekintve, hogy a Sernam privatizálása és a jóváhagyott átszervezési terv végrehajtása érdekében az SNCF által hozott intézkedések nem voltak elegendőek a Sernam életképességének visszaállítására az előírt határidőkön belül, a Bizottságnak meg kellene tennie a szükséges intézkedéseket a Sernam felszámolása és annak érdekében, hogy ne kapjon több állami támogatást.

(57) A 2004. május 19-én kelt és 2004. május 24-én iktatott levélben ezek a harmadik felek további információkat nyújtottak be, amelyek szerint a 2004 márciusát megelőző tizenkét hónapban 21,37 %-kal növekedett a cégek bezárása a francia közlekedési ágazatban (forrás: Insee). A harmadik felek szerint a franciaországi közúti közlekedési ágazat súlyos pénzügyi nehézségeinek az oka „a kedvezőtlen konjunktúra, valamint strukturális okok is. A közlekedési vállalatok nem rendelkeznek semmilyen manőverezési lehetőséggel a megfelelő pénzeszközök hiánya miatt. Így amint elveszítenek egy szerződést, vagy a vevőik egyike csődbe jut, nem tudnak szembenézni a helyzettel. Mivel a garanciáik gyakran elégtelenek, a közlekedési vállalatok nehezen tudják megszerezni a bankok, a megbízók és a szállítók bizalmát.”

(58) A harmadik felek emellett több példát is felhoztak „X” vállalat⁽¹⁾ ügyfelei közül, akiknek a Sernam az utóbbi időben 10–30 %-kal alacsonyabb árat ajánlott, mint „X” vállalat.

„X” vevői	A Sernam által ajánlott ár mértéke „X” áraihoz képest	Régió
1. vevő	–30 %	Amiens
2. vevő	–15 %	Párizs
3. vevő	–10 %	Párizs
4. vevő	–20 %	Párizs
5. vevő	–20 %	Párizs
6. vevő	–20 %	Párizs

(59) A harmadik felek ezen felül megjegyzik, hogy a Sernam módszeresen megkereste „X” vállalat személyzetét, és 30 %-kal magasabb fizetést ajánlott nekik, mint „X” vállalat⁽²⁾.

(60) A harmadik felek ebből azt a következtetést vonták le, hogy a Sernam arra próbálja meg felhasználni az általa kapott támogatást, hogy versenyelőnyt szerezzen a piacon a konkurencia kárára. Negatív döntést kérnek, és azt, hogy azonnal szedjék be a Sernam számára már megítélt támogatást. Emellett kérik, hogy a Sernam esetleges értékesítése ugyanolyan feltételek mellett történjen, mint amelyeket a Geodis esetében is előírtak 2001-ben, és hogy az megfelelő ajánlati felhívás útján történjen.

4. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

(61) A 2003. június 19-én, 2003. november 26-án és 2004. április 14-én kelt levélben Franciaország észrevételeket nyújtott be a bizottsági eljárás megindításával kapcsolatban, válaszolva a harmadik felek észrevételeire, majd a megtartott munkaértekezleteket követően.

FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEINEK ÖSSZEFOGLALÁSA

(62) A francia hatóságok úgy vélik, hogy válaszukban érintették a Bizottság által megfogalmazott kételyek minden elemét:

— megfelelő módon megtörtént a Sernam árbevételeinek jelentős csökkentése;

⁽¹⁾ Ugyanabban a versenyszegmensben működik, mint a Sernam.

⁽²⁾ Különösen a párizsi régióban.

- az SNCF nem fog a Geodis helyébe lépni a Sernam működéséhez szükséges pénzeszközök fedezésében. Ez a finanszírozandó igény, amelyet 2001-ben 67 m €-ra becsültek, ma már csak 7,8 m€, és finanszírozása folyó banki hitelekkel fog történni;
 - a kézbesítés, gyűjtőfuvarozás és expressz fuvarozás értékesítési árai valójában emelkedtek 2000-ben, 2001-ben és 2002-ben;
 - a sajtótermékek, csomagok és felszerelések fuvarozásának piacai, amelyek összegei változatlanok maradtak, megnyíltak a verseny előtt;
 - A SERNAM minőségi tanúsítást szerzett egy CLIQ címke formájában;
 - megfelelően végrehajtották a Sernam kézbesítés felé történő átalakítását. Ez egyébként a siker egyik kulcsfontosságú eleme a Sernam helyreállítási tervében.
 - A TBE fejlesztése is az egyik fő eleme a Sernam fejlesztésének.
- (63) Ezenkívül, amint azt a Bizottság az eljárás megnyitásáról szóló határozatában is elismeri, betartották a terv többi elemét:
- a Sernam 1 határozat óta megkezdték és folytatják a telephelyek bezárását;
 - a személyzet 4/5-ét megújították két év alatt, miután a vasutasok visszatértek az SNCF-hez, ami lehetővé tette a helyi kezdeményezések értékét növelő, új belső földi kommunikációs eszköz megvalósítását az eredmények felé irányuló, új kultúra kialakítása érdekében;
 - folyamatban van a termelő telephelyek átszervezése;
 - megvalósították az alkalmazottak képzését;
 - új szállítási tervet valósítottak meg;
 - átváltottak a Geodis informatikai rendszereire is.
- (64) Az SNCF és a Geodis között 2000. április 21-én létrejött együttműködési megállapodásban előírt feltételek közül csak a Sernamnak a Geodis csoporthoz való hozzáférést nem tudták határidőre végrehajtani.
- tében az SNCF visszavette a Sernam részvényeinek a Geodis, illetve a COGIP által megvásárolt 15 %-át.
- (66) Ami az SNCF és a Geodis, illetve az SNCF és a COGIP között létrejött megállapodások meghatározó feltételeit illeti, a francia hatóságok becslései szerint ezek sem nem túlzóak, sem a közösségi joggal nem ellenkeznek, figyelembe véve a befektető által vállalt kockázatot. Mivel a bizottsági határozat nem avatkozott be 2000. december 31-ig (a meghatározó feltétel által megállapított napig), a Geodis elfogadta, hogy 2001. június 30-ig meghosszabbítja a 2000. április 21-i egyetértési megállapodást (ami tartalmazott egy felfüggesztő rendelkezést attól függően, hogy 2000. december 31. előtt a Bizottság elfogad-e jogerős határozatot az összeegyeztethetőséggel kapcsolatban). Ezen idő alatt a Sernam 1 határozat 2001. május 23-án beavatkozott. Mindazonáltal a francia hatóságok szerint csak 2001. szeptember 14-én, a kihirdetése után két hónappal lépett hatályba. Ezen idő alatt a megállapodás semmissé vált, és az SNCF-nek új megállapodást kellett kötnie a Geodisszal. Jóllehet a saját tőke 45 %-át birtokló SNCF a Geodis fő részvényese, nem irányítja azt, és főleg nem vesz részt a Geodis Sernammal kapcsolatban meghozott határozatainak megszavazásában. Az SNCF így semmilyen olyan hatáskörrel nem rendelkezik, amely lehetővé tenné számára, hogy semmis megállapodás alkalmazására kötelezze a Geodist, még akkor sem, ha a határozatot a tagállam értesítésétől kezdve kellene alkalmazni. Ezzel szemben az SNCF mindent megtett, amit csak tudott, hogy végrehajtsa az átszervezési tervet.
- (67) A francia hatóságok azt a következtetést vonták le, hogy az első megállapodás semmissége (mivel 2001. június 30. előtt nem született jogerős határozat a Geodisszal kapcsolatban), a második megállapodás tárgyalási időtartama és a Geodis által (a pénzügyi nehézségei miatt) az első megállapodással kapcsolatban végrehajtott módosítások nem róhatók fel sem a Sernamnak, sem az SNCF-nek, sem a francia hatóságoknak
- (68) Mindamellett a francia hatóságok szerint a megállapodások semmissége nem akadályozta meg a Geodis, a COGIP és a Sernam fejlődésre irányuló együttes erőfeszítéseit. [...]

FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI RÉSZLETESEBBEN

4.1. Az SNCF által a Geodisszal és a COGIP-pel kötött megállapodások semmissége

- (65) A francia hatóságok megjegyzik, hogy a Geodis és a COGIP között létrejött megállapodások semmissé váltak, mivel a Bizottság megindította az eljárást, ami annak egyik meghatározó feltétele volt. Ennek követke-

4.2. A terv megvalósításának határidői

- (69) A francia hatóságok megjegyzik, hogy jóllehet 2000-től kezdődően reorganizációs terveket hajtottak végre, az átszervezési tervet valójában csak fél éves késéssel 2001. január 1-jétől kezdődően lehetett alkalmazni, amikor Charles Henri Brousseau úr lett a Sernam elnök-vezérigazgatója, Jean Michel Tremelet úr pedig a pénzügyi igazgatója.

4.3. A támogatás 41 m€ összegű növelése

(70) Franciaország megjegyzi, hogy ez a finanszírozási igény alapvetően a tárgyalásokhoz szükséges idő alatti veszteségek finanszírozásához és a tervnek az új körülményekhez való alkalmazása miatt szükséges. Ezek az új körülmények a Geodisnál és az általános gazdasági környezetben bekövetkezett változások miatt merültek fel azon időszak alatt, amikor a Bizottság a Sernam 1 határozat után ismertette az iratanyagot.

a) A vasúti szolgáltatás minőségromlásának hatása ([...] m€): A 2001. tavaszi sztrájkot követő tizenöt napon belül az SNCF-nek el kellett fogadnia a Villeneuve St-Georges csomópont körüli vasúti szállítási terv alkalmazásának felfüggesztését. Az ügyfelek elvesztésének korlátozása érdekében a Sernamnak sürgősen közüti szállítási tervet kellett elfogadnia, amit a sürgősség miatt nem lehetett optimalizálni, és az árakat nem lehetett kedvező körülmények között egyeztetni. A Sernam emiatt 2001. évi értéken [...] kárt szenvedett, ideértve [...] m€ bevételkiesést és [...] m€ költséget azon kivételes jogviták miatt, amelyekkel a Sernamnak szembe kellett néznie.

b) A helyreállítási terv megvalósításának előre nem látható késedelme ([...] m€): A vasúti szolgáltatás leromlásához hozzáadódik a Geodisszal folyó nehéztárgyalások miatti hét hónapig (2001. júniusától decemberéig) tartó bizonytalansággal kapcsolatos kihasználási veszteség. Az SNCF és a Geodis között 2000 végén lejáró megállapodások semmissége miatt az SNCF-nek 2001 végén (2001. december 21-én) újra kellett tárgyalnia egy új egyetértési megállapodást a Geodisszal, mivel az ajánlati felhívásra jelentkező többi érdekelt fél időközben más befektetések után nézett. Ezek a megbeszélések ugyanolyan nehezek voltak, mint amennyire leromlott a Geodis helyzete a 2001. év során. Az új megállapodások aláírásának késedelme további súlyos veszteségekkel járó késedelmet okozott a helyreállítási terv késedelmes végrehajtása miatt, amely csak 2002 januárjában tudott megkezdődni. A felgyülemlett további veszteségek összege körülbelül [...] m€ volt.

c) A telephelyek bezárásának további költségei ([...]* m€) és a vasutasokkal kapcsolatos többletköltségek általános megtakarítása ([...] m€): Az átszervezési terv finanszírozásának túllépését ([...] m€) alapvetően az magyarázza, hogy a telephelyek bezárása a tervezettnél magasabb költséggel járt (elbocsátások, a szociális jogszabályok szigorodása stb.). Ezt nagyjából ellensúlyozta a vasutas állományban lévő személyzet miatti kisebb többletköltség ([...] m€). Az állandó állományban lévő alkalmazottak SNCF-hez való visszatéréseinek igényei a tervezettnél gyorsabbak és erősebbek voltak, de az ezen alkalmazottak által kifejezett földrajzi követelések lelassították az átszerve-

lásukat, és tovább fokozta a telephelyek működési nehézségeit, és az ilyen visszatérésekkel kapcsolatos terhek növekedését a jelenlegi szociális tervben foglaltakhoz képest. Az eredeti terv ([...] m€) alkalmazott állandó (vasutas) állományban való megtartását tűzte ki célul. Valójában ([...] m€) vasutas maradt a Sernamnál, ami mintegy ([...] m€) megtakarítást jelentett a várható összeghez képest. Ezzel párhuzamosan, mivel az SNCF-hez való, a tervezettnél gyorsabb és nagyobb létszámú visszavándorlás (közel ([...] m€) csak 2000 novemberében, és majdnem ([...] m€) a 2001. év négy hónapjában) a Sernamnak sürgősen megbízások alapon kiegészítő alkalmazottakat kellett felvennie a tervezettnél nagyobb számban. Végül fokozatosan megszüntették a létszámtöbbletet, ami az eredeti tervben kitűzöttnél nagyobb elbocsátási költséget eredményezett.

d) Tagi kölcsön ([...] m€): A Geodisszal 2001. december 21-én aláírt egyetértési megállapodásnak megfelelően az SNCF által valójában folyósított tagi kölcsön összege csökkent a már végrehajtott és a 2000-es és 2001-es pénzügyi évben támogatott befektetések összegével. Emiatt a folyósított kölcsön összege ([...] m€)-val csökkent.

4.4. A Geodistól (a 2001 május 23-i határozat alapján) várt 67 m€

(71) A francia hatóságok szerint a Sernam 1 határozatban foglalt 515 m€ összegű teljes átszervezési költségből 448 m€-t az SNCF-nek, 67 m€-t pedig a Geodisnak kellett volna finanszíroznia. Az összeg 61 m€ működőtőke-igénnyel (a továbbiakban: MTI) növekedett, és ennek oka a vasutasok nagy számban való visszavételéhez köthető szervezetlenség a 2000. év végén (a 2000-es pénzügyi évben több mint 1600 visszavétel történt). Franciaország megjegyzi, hogy ez az összeg képviselte a Geodis által a Sernam javára folyósított működési hitelt (az MTI finanszírozását). Ez a bonyodalom valójában késedelmeket és problémákat okozott az áruforgatásban, ami miatt számos jogvita keletkezett, és a vevői fizetési határidők jelentős mértékben meghosszabbodtak. 2000 végére a vevői követelések átlagos beszedési ideje meghaladta a négy hónapot. A francia hatóságok megjegyzik, hogy 2002 első felében az MTI előirányzatai [...] m€-vel csökkentek, és az átlagosan harminc napos árbevételi követeléseket folyamatos banki támogatásból finanszírozták. 2002. december 31-én ez az MTI több mint [...] m€ összegű volt, amit folyamatos banki hitelekkel finanszíroztak. Franciaország szerint a Sernam által a működőtőke-igény csökkentése érdekében tett intézkedések lehetővé tették annak megerősítését, hogy már nincs szükség a kezdetben tervezett 67 m€ összegre, amelyet a Geodisnak kellett volna finanszíroznia.

4.5. A Sernam által alkalmazott árak

(72) A francia hatóságok megjegyzik, hogy a Sernam 1995 óta új, megemelt díjstratégiát vezetett be a tevékenysége versenyképességének helyreállítása érdekében, átértékelve az expressz fuvarozás és kézbesítés továbbítási díjait. Ez a politika konkrét eredményekben is tükröződött az alábbiak szerint:

(73) Expressz kézbesítés: a Sernam és a piac pozíciója közötti összehasonlítás érdekében a Sernam mutatóként megtartotta a kilogrammonkénti árat. Valójában a Sernam átlagos továbbítási súlya nagyobb, mint a piacé ([...] kg, illetve 29 kg 2003 júniusának végén). Emellett a kilogrammonkénti továbbítási ár a súllyal arányosan csökken (minél nagyobb a súly, annál kisebb a kilogrammonkénti ár). Törekedve az adatok összehasonlíthatóságára, a Sernam összehasonlította a 25 és 35 kg közötti, azaz az expressz piacon tapasztalt átlagos súlyú küldemények kilogrammonkénti továbbítási árait.

2003. II. negyedév expressz	Sernam (globális)	Sernam a 25 és 35 kg közötti szegmensben	Piac (azonos súly)
€/kg ár	[...]	[...]	1,07
Küldemény súlya, kg	[...]	[...]	29,00

(74) A Sernam átlagos piaci szegmensben lévő küldeményei esetében a Sernam ára így [...] €/kg, a piac átlagos ára pedig 1,07 €/kg. Ebben az átlagos súlyú piaci szegmensben a Sernam által érvényesített ár tehát magasabb, mint a piacé.

(75) A francia hatóságok emellett azt is megjegyezték, hogy 2001 I. negyedéve és 2003 I. negyedéve között a Sernam árai [...] százalékponttal emelkedtek, szemben a piac 13 százalékpontos növekedésével. Ugyanezen idő alatt a Sernam továbbítási súlya jelentős módon növekedett ([...] százalékponttal) a piachoz képest (7 százalékpontos csökkenés). Mivel a kilogrammonkénti ár a súllyal együtt csökken, és a Sernam átlagos továbbítási súlya érzékelhetően növekszik, mialatt a piacé csökken, az lenne várható, hogy a Sernam ár/kg mutatójának értéke érzékelhetően csökken. Illetve, a Sernam ár/kg

mutatója növekszik, és ez a növekedés nagyobb, mint a piacé. A Sernam kilogrammonkénti árának növekedése így jelentősen nagyobb, mint a piacé. Ezt a megállapítást erősítik meg a 2003 második negyedéből a Sernam éjszakai kézbesítésével kapcsolatban rendelkezésre álló adatok.

(76) Hagyományos kézbesítés: A francia hatóságok megjegyzik, hogy ugyanezt az elemzést elvégezték a 95 és 105 kg közötti (a kézbesítési piacon tapasztalt átlagos) súlyú küldeményekre vonatkozóan is.

(77)

2003. II. negyedév expressz	Sernam	Sernam a 25 és 35 kg közötti szegmensben	Piac (azonos súly)
€/kg ár	[...]	[...]	0,33
Küldemény súlya, kg	[...]	[...]	98,00

(78) A Sernam által az átlagos piaci szegmensben továbbított küldemények esetében a Sernam ára [...] €/kg, ami magasabb, mint a piacé.

(79) Ezenfelül a francia hatóságok megjegyzik, hogy 2001 I. negyedéve és 2003 I. negyedéve között a Sernam esetében az áremelkedés [...] magasabb volt, mint a piac esetében (és ez igaz a 2003 I. és II. negyedéve közötti emelkedésre is). Ugyanezen idő alatt a Sernam továbbítási kismértékben növekedett ([...] százalékponttal) a piachoz képest (3 százalékpontos csökkenés). Mivel a kilogrammonkénti ár a súly növekedésével csökken, a Sernam kilogrammonkénti ára is jelentősebb mértékben változik, mint a piacé. Ezt a megállapítást a 2003 második negyedéből rendelkezésre álló adatok is megerősítik.

4.6. A Sernam eredményének alakulása

(80) A francia hatóságok mindenek előtt megjegyzik, hogy a Sernam jogszabályilag nem kötelezhető konszolidált beszámolókat benyújtására, és ebből kifolyólag nem róható fel a Sernamnak, hogy nem hozta nyilvánosságra az ilyen számlákkal kapcsolatos adatait. Mindamellet a francia hatóságok közölték a Bizottsággal a Sernam 2002. évre vonatkozó pénzügyi eredményeit.

- (81) Az eredmények alakulásával kapcsolatban a francia hatóságok az alábbi adatokat szolgáltatták 2000-től kezdődően a 2006-os tervig bezárólag:

	2000	2001	2002	03 terv	03 valós	2004	2005	2006
Árbevétel	552	573	449	430	414	431	452	449
Bruttó működési többlet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortizáció	n.a.	[...]	[...]	[...]	n.a.	[...]	[...]	[...]
Céltartalékok	n.a.	[...]	[...]	[...]	n.a.	[...]	[...]	[...]
Átszervezési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tagi kölcsön visszafizetése	n.a.	[...]	[...]	[...]	n.a.	[...]	[...]	[...]
Pénzügyi eredmény	n.a.	[...]	[...]	[...]	n.a.	[...]	[...]	[...]
Adózás előtti eredmény	-104,0	-102,0	-78,3	-87,1	-85,0	-40,9	0,1	3,4

- (82) Ezek szerint, valamint a tervezett és már részben megvalósított átszervezési intézkedések alapján a Sernam nulla nyereséget vár 2005-re, és 2006-tól kezdődően kezd profitot termelni.

4.7. A Sernam piacának részei

- (83) A francia hatóságok szerint mindenek előtt az tűnik ki a piaci szereplők tevékenységek szerinti osztályozásának táblázatából, amelyet a Logistique Magazine felmérésének számadatai alapján könyvvizsgálók állítottak össze, hogy 1998 és 2002 között a Sernam a harmadik helyről a tizedik helyre került a franciaországi kézbesítési piacon, valamint ugyanezen időszak alatt az ötödikről a hatodik helyre az expressz kézbesítési piacon. A francia hatóságok benyújtották ezt a táblázatot:

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Piaci részesedés % -ban	Hely	Piaci részesedés % -ban	Hely	Piaci részesedés % -ban	Hely	Piaci részesedés % -ban	Rang	Piaci részesedés % -ban	Hely
Franciaországi kézbesítés	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Franciaországi expressz	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Nemzetközi kézbesítés	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	
	Piaci ré- szesedé s %-ban	Hely	Piaci ré- szesedé s %-ban	Hely	Piaci ré- szesedé s %-ban	Hely	Piaci ré- szesedé s %-ban	Rang	Piaci ré- szesedé s %-ban	Hely
Nemzetközi exp- ressz	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. Az árbevétel csökkenése

- (84) A francia hatóságok 2004. április 14-én kelt levele szerint a Sernam árbevétele az alábbiak szerint alakult:

CA-1								
A Sernam árbevétele	2000	2001	2002	2003 (terv)	2003 (való)	2004	2005	2006
A Sernam árbevétele m€-ban	552	573	449	430	414	431	452	449
A Sernam árbevétele (2000- ben 100)	100	104	104	78	75	n.a.	n.a.	n.a.
Az árbevétel éves csökkenése (m€)		4	-22	-4	-6	n.a.	n.a.	n.a.
Az árbevétel %-os változása 2000 és a megfelelő év kö- zött (*)		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

CA-2					
Az expressz és a hagyományos piac bruttó adatai (a piac változása miatti korrekciók nél- kül)	2000	2001	2002	2003	Az árbevétel %-os változá- sa 2000 és 2003 között
A Sernam expressz árbevétele m€-ban	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A Sernam hagyományos árbevétele m€- ban	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Az expressz/hagyományos árbevétel ár- nya	[...]	[...]	[...]	[...]	
Expressz + hagyományos árbevétel (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Az expressz %-os részesedése (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
A hagyományos %-os részesedése (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	

CA-3					
Az expressz és a hagyományos piac pontokban kifejezett adatai (2000-ben 100) (a piac változása miatti korrekciókkal)	2000	2001	2002	2003	Változás 2000 és 2003 között pontban
Sernam expressz árbevétele (a piac változása miatti korrekciókkal)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A Sernam hagyományos árbevétele (a piac változása miatti korrekciókkal)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Az expressz/hagyományos árbevétel aránya (a piac változása miatti korrekciókkal)	[...]	[...]	[...]	[...]	

(*) Nem közvetlenül a francia hatóságoktól származó, hanem a Bizottság által hozzátett információ.

- (85) Franciaország megjegyzései szerint a Sernam által a kézbesítésben és az expressz küldemények terén 2000 és 2003 között elért árbevétel azt jelzi, hogy egyrészt a Sernam jelenléte csökkent ezen a két piacon, másrészt a Sernam tevékenysége eltolódott az expressz kézbesítés irányába.
- (86) 2000 és 2005 között 18 %-kal csökkent a Sernam árbevétele. 2000 és 2003 között a hagyományos kézbesítésből származó árbevétel [...] %-kal, az expressz kézbesítésből származó árbevétel pedig [...] %-kal csökkent. Ha figyelembe vesszük a francia hatóságok által a piac alakulásának figyelembe vétele érdekében elvégzett korrekciókat, a Sernam kézbesítésből származó árbevételének csökkenése ugyanezen időszak alatt még jelentősebb lesz ([...] %), jöllehet az expressz kézbesítés csak kismértékben, [...] % helyett [...] %-kal csökken.
- (87) Ezen túlmenően a francia hatóságok jelzései szerint a tevékenységek orientációja némileg megváltozott, amennyiben az expressz és a hagyományos kézbesítés aránya 2000-ben [...], 2003-ban pedig [...] volt. A Sernam által végzett hagyományos kézbesítés mértéke tehát csökkent az expressz javára. Más oldalról nézve tehát, ha figyelembe vesszük a hagyományos és expressz kézbesítés összevont árbevételét, a hagyományos kézbesítés teszi ki a tevékenység túlnyomó részét: 2000-ben [...] % és 2003-ban [...] %, szemben az expressz kézbesítés [...], illetve [...] %-ával.

4.9. Létszámcsökkentés

- (88) A Sernam létszáma a következőképpen csökkent:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
2001.5.31-i határozat	5 050			3 900		2 600	
Sernam tényleges, 12.31.			4 257	3 000	3 259	2 935	2 530

- (89) A 2001. május 23-i határozat szerint 2004-ben 2600 alkalmazottal kellett volna csökkenteni a létszámot. A valóságban ezzel szemben 2004-ben 2995, 2005-ben pedig [...] személyt bocsátottak el, ami alacsonyabb, mint a 2004-re kitűzött cél.
- (90) Az így javasolt létszámcsökkentésnek jelentős megtakarításokat kell lehetővé tennie, és a Sernamot rugalmassá kell tennie az innovatív célkitűzések elérése érdekében szükséges alkalmazkodó képesség számára.

4.10. Telephelyek bezárása és átszervezése

- (91) Telephelyek bezárása: A francia hatóságok megjegyzik, hogy a Sernam túlteljesítette a 2001. május 31-i határozatban a szétválogatási telephelyek bezárásával kapcsolatos célkitűzéseket:

	1999	2001 (12.31.)	2002 (06.30.)	Célkitűzés 2002 vég.	Célkitűzés 2003 vég.		
A 2001.5.23-i határozat célk.	107	87	80	74	72	32,71 %	
(minden év 12.31-ig)		2001 (12.31.)	2002 (12.31.)		2003 (12.31.)	2004 (12.31.)	2005 (12.31.)
A Sernam telephelyeinek száma		87	74		62	61	61
Változás %-ban 1999 és 2005 között							-43

A francia hatóságok szerint a dőlt betűs adatok előrejelzések.

- (92) Telephelyek átszervezése: A Sernam korábbi hálózata rosszul illeszkedett a profittermeléshez, mivel túl volt méretezve (a telephelyek számát tekintve), rossz elhelyezkedésű volt (különösen a belvárosi elhelyezkedésű nagyon költséges (párizsi) telephelyek), és a telephelyek belső elrendezése sem volt megfelelő⁽¹⁾. A telephelyek számának közel felére csökkentése és a nagyvárosi válogatási tevékenység részleges áthelyezése a külvárosokba és a közúti fuvarozási tervhez illeszkedő telephelyekre lehetővé tette a Sernam telephelyi költségeinek felére csökkentését, és ez az egyik kulcsfontosságú elemet képezi a gyűjtőfuvarozási és a kézbesítési tevékenységek ésszerűsítése és hatékonyabbá tétele terén a Sernam tartós életképességének helyreállítása érdekében.

4.11. A megmaradt telephelyek áthelyezése és modernizálása

- (93) A Sernam állandó üzemi telephelyei közül huszonöt rendelkezik olyan fizikai feltételekkel, amelyek nem egyeztethetők össze a jelenlegi szakmai termelékenység arányokkal. Mivel a túlnyomó többségük nagyvárosokban található, elengedhetetlenek a Sernam hálózatának állandóságához és integritásához. E telephelyek életképességének visszaállításához a Sernam telephely-modernizációs politikába kezdett ott, ahol a földrajzi feltételek megfelelőek (három ilyen telephely van), és áthelyezésbe ott, ahol nem (huszonkét telephely esetében). Az áthelyezés vagy meglévő és a Sernam által felújított, vagy új létesítményekbe történik.

⁽¹⁾ A francia hatóságok megjegyzik, hogy a birtokolt helyek részben lepusztultak voltak. Gyakran a városközpontban helyezkedtek el, és nem – mint a legtöbb kézbesítési konkurens esetében – a városkörnyéki logisztikai övezetekben, amelyek gyorsabban elérhetők a fő közúti közlekedési útvonalokról, és közelebb vannak azokhoz az ipari területekhez, ahová a Sernam ügyfeleinek legnagyobb része koncentrálna. Az ilyen elhelyezkedés a Sernam magasabb bérleti díjai miatt is hátrányos volt. 2001 májusa óta a vegyes vasúti és közúti (az egyik oldalon vasúti, a másik oldalon közúti rámpával rendelkező) telephelyeket kizárólag a közúti területen vették igénybe. Közúti módban ezek a telephelyek egyoldalú rámpákat használnak. Az ilyen használat miatt elégtelen a termelékenységük (a klasszikus kétoldalú rámpánál nagyobb rámpafelület miatt nagyobb távolságot kell megtenni a küldeményekkel a rámpán, így nagyobb személyzetre van szükség azok kezeléséhez, és nagyobb a küldemények sérülésének kockázata). Sőt, a telkek sem felelnek meg a jelenlegi követelményeknek: a rámpákat környező udvarok túl szűkek, és megnehezítik, sőt egyes esetekben lehetetlenné teszik a rámpák megközelítését (és így meghosszabbítják azt a normál kialakítású telephelyhez képest), ami megakadályozza az üzemeltetőt abban, hogy a teherautókat a rámpa megfelelő kapuihoz állítsák, ami biztosítaná azok optimális kihasználását. A Sernam portfóliójának elhelyezkedése és a rossz körülmények miatt számos telephely túl volt méretezve.

- (94) Ez a modernizációs és áthelyezési terv lehetővé teszi a hálózat kihasználtsági eredményének [...] m € összeggel történő javítását (az egész évre vonatkozóan, a két áthelyezés és két modernizálás által érintett Ile de France régió kivül). Valójában ezekben a modern, biztonságos és optimalizált létesítményekben a Sernam i. 50 %-kal csökkentette a rámpafelületet, ii. [...] %-kal csökkentette a rámpát kiszolgáló személyzet létszámát, iii. csökkentette a sérült küldemények miatti jogvitákat, iv. csökkentette az ellopott küldemények számát, és v. optimalizálta a fuvarozók rámpához állási lehetőségeit, csökkentve annak korlátozottságát. Az új létesítményekbe való áthelyezés a bérleti díjak átlagosan 15 %-os csökkenésével járt.

4.12. Új informatikai rendszerek

- (95) A Geodis segítségével a Sernam új irányítási programokkal („Aanael” és „Alizé 2000”) váltotta fel informatikai rendszerét, amelynek segítségével optimalizálható a Sernam jövőbeni működése.

4.13. Eltolódás a hagyományos kézbesítéstől az expressz felé

- (96) A francia hatóságok megjegyzik, hogy a Sernam 2003 januárjában egyetlen „expressz” ⁽¹⁾ fuvarozási útvonaltervbe vonta össze a hagyományos és expressz kézbesítési fuvarjait ⁽²⁾, ami a „train bloc express” (expressz zárt tehervonat, TBE) koncepcióban nyilvánul meg. E szállítási tervnek köszönhetően a Sernam eszközeit jelenleg úgy kalibrálták, hogy csak expressz fuvarozást végezzenek, és hogy mindenterméket expressz minőséggel kézbesítsenek („Cliq” tanúsítvány ⁽³⁾), amely garantálja a szállított küldemények biztonságát, megbízhatóságát, határidőit és nyomon követhetőségét), jöllehet szinte csak egyetlen harmadik fél rendelkezik valódi expressz kézbesítési szolgáltatással ⁽⁴⁾. Ez a minőségi garancia lehetővé teszi különösen a vevő számára, hogy hozzájáruljon a folyamatban lévő jogvitákkal kapcsolatos költségek jelentős csökkenéséhez, ami jelentősen csökkenti a működőtőke-igényt ⁽⁵⁾.
- (97) A Sernam különböző vevőtípusok szerint lebontott árbevétele azt mutatja, hogy a Sernam teljes árbevétele [...] %-a (ami a vevők [...] %-ának felel meg) expressz fuvarozási vevők révén realizálódik a vegyes termékek piacán, ahol a Sernam nem jelent konkurenciát a kizárólag hagyományos kézbesítőknek, akinek nincs expressz szolgáltatásuk. Így az e vevőktől származó árbevétel [...] %-a az alábbiakat tartalmazza:

— [...] % az expressz szolgáltatásból

— [...] % a hagyományos kézbesítésből és

— [...] % bérbeadásból

- (98) A Sernam árbevételeinek fennmaradó [...] %-a olyan vevőktől származik, akik nem igénylik az expressz szolgáltatást.

⁽¹⁾ Ezek emlékeztetőül: i. a „Urgence Xpress”: aznapi kézbesítés néhány órán belül (a TGV poggyászterét kihasználva), ii. „Livraison de nuit” (4 és 8 óra között egyedi borítékban), iii. „H Xpress”: kézbesítés másnap délelőtt 12 óráig, iv. „Avantage Xpress”: kézbesítés másnap 18 óráig, v. „Tempo Xpress”: 48/72 órán belüli kézbesítés Európában, vi. „Lot Xpress”: 1 és 25 tonna közötti konténerek szállítása Franciaországban és Európában és vii. „Disram”: raklapok ipari elosztása.

⁽²⁾ A francia hatóságok által a 2004.3.22-i találkozón megadott adatok.

⁽³⁾ A „Cliq” tanúsítvány szavatolja a megbízhatóságot a fuvarozás minden stádiumában, a hálózat egészének reakcióképességét, a tiszta eljárások biztonságát és a valós idejű átláthatóságot rendellenesség esetén.

⁽⁴⁾ A négy hónapot meghaladó vevői követelések beszedési idejével kapcsolatos működőtőke-igény jelentős részben a fent említett 67 m€ pénzügyi igényből állt. Azt az összeget sikerült 2002. december 31-ig 7,8[...] m€-ra csökkenteni, és az átszervezési terv végére el kell érni a szakmai szintet.

4.14. A közútról a vasútra való áttérés (expressz zárt tehervonat)

- (99) Az expressz zárt tehervonat (TBE) koncepciója: Az „expressz zárt tehervonat” (TBE) ⁽¹⁾ nagy sebességgel, rögzített menetrenddel, állandó számú vagonnal közlekedő szerelvény, amely a hagyományos, de főleg az expressz küldemények továbbítására szolgál, és amely olyan szolgáltatási projektekbe illeszkedik, amelyek egyszerre biztosítanak minőséget, megbízhatóságot, biztonságot, gyorsaságot (160 km/h a hagyományos, és 200 km/h a TGV vágányokon), és lehetővé teszik a késleltetett kiemelés (és így a jobb csoportosítást).
- (100) A francia hatóságok szerint „a szolgáltatási ajánlat specifikumai a vasúti továbbítási módhoz kapcsolódnak (a TBE-ket még akkor is ugyanolyan szigorúsággal követik, mint ahogyan a TGV vonatokat irányítják, ha nem feltétlenül a TGV vágányokon közlekednek). A TBE illeszkedik a fenntartható fejlődés politikájához (kiegészíti a nehéz szállítmányok közúti fuvarozását a piac egyik olyan szegmensében – az expressz fuvarozásban –, ahol ma 12 tonnás teherautók közlekednek 110 km/h sebességgel, ami újra megfontolás tárgyát fogja képezni az európai szabályozás fejlesztésének keretében ⁽²⁾). Más tekintetben teljesen illeszkedik a 2010-ig megvalósítandó közlekedési politikáról szóló fehér könyv iránymutatásai közé, illetve a nemzeti vasúthálózatok kölcsönös átjárhatóságának programjába. A SERNAM a TBE e technikáját választotta ahhoz, hogy fokozatosan álljon az expressz kézbesítésre.”
- (101) A francia hatóságok jelzései szerint egy TBE vagon körülbelül 100 m³ árut képes szállítani. A TBE által 2002-ben naponta szállított 1500 m³ körülbelül napi 30 teherautónak felelt meg. 2006-ban a Sernam azt tervezi, hogy 120 teherautónyi mennyiséget, 6000 m³ árut szállít naponta a TBE-vel, hozzájárulva így az utak zsúfoltságának csökkentéséhez és a környezetvédelemhez.
- (102) A TBE versenyképessége: A két TBE szerelvény, amely minden éjjel megteszi egyrészről a Párizs-Orange, másrészről a Párizs-Bordeaux-Toulouse távolságot 160 km/h, illetve a nagyvárosok közötti nagysebességű vasútvonalakon 200 km/h sebességgel, ami különösen versenyképes az „expressz” típusú kézbesítési szolgáltatás esetében.
- (103) A francia hatóságok szerint „az EXPRESSZ FUVAROZÁS ma a hosszú távolságokon fejlődik a célorientált gyors járműveknek köszönhetően. E tekintetben a TBE az egyik olyan alternatíva, amely lehetővé teszi, hogy a SERNAM megszabaduljon a közúti fuvarozástól. A SERNAM közvetlenül TBE révén elért forgalma már [...] m€ árbevételt eredményez (amelyből [...] m€ a gyűjtőfuvarozás árbevétele). A SERNAM szállítási terve technikailag a TBE köré szerveződik, és így elválaszthatatlan ettől a módszertől” ⁽²⁾.
- (104) A francia hatóságok szerint „Az expressz fuvarozási társaságok könnyű (12 tonnás) közúti járműveket alkalmaznak az expressz küldemények szállításához. A nagy észak-déli távolságokon a SERNAM drágább és nagyobb vontatási költségű vasúti megoldást alkalmaz (ezért nem torzíja el a versenyt). Mindazonáltal a vontatási többletköltséget ellensúlyozzák a szállítási terv más optimalizálásai (késleltetett kiemelés, és így jobb csoportosítás), amihez hozzáadódnak a szolgáltatás előnyei (gyorsaság, megbízhatóság, biztonság, környezetvédelem ⁽²⁾).”.
- (105) A TBE már megtelt: A francia hatóságok szerint a Franciaországban működő TBE különböző kapacitái már telítettek, és a Sernam tanulmányozza más TBE-k üzemeltetésének lehetőségeit. Valójában a fent említett vasúti összeköttetések egyre növekvő igényeinek kielégítése érdekében a Sernam azt tervezi, hogy 2005-től kezdődően jobb vasúti összeköttetéssel rendelkező és a jelenleginél kétszer nagyobb TBE-k fogadására képes létesítménybe helyez át 4 vegyes telepelyet ⁽³⁾. A Sernam emellett már tárgyalásokat kezdett annak érdekében, hogy 2005. január 1-jétől képes legyen biztosítani számára az igényelt további kapacitásokat.

⁽¹⁾ Emlékeztetőül, a TBE hagyományos gördülőállományból áll, amelyen olyan műszaki fejlesztéseket hajtottak végre, ami lehetővé teszi, hogy nagysebességű vonalon 200 km/h-val közlekedjen: i. megnövelt vonóerejű hagyományos mozdonyok, ii. speciális tengelyekkel ellátott hagyományos teherkocsik, iii. korlátozott (vonaltól függően 9-12 vagon) hosszúságú szerelvények a különböző vagonok közötti, szerelvényben elfoglalt helytől függő elektronikus és automatikus fékerő-elosztással a kocsik szétkapcsolódásának megakadályozása érdekében. Ezen túlmenően a szerelvényeket szétválaszthatatlan vagonblokkokba rendezik, ami a TGV-vel egyenértékű megbízhatóságot biztosít. A múltbeli vasúti ismereteire támaszkodva a Sernam így egy új koncepciót tudott kifejleszteni, ez a TBE.

⁽²⁾ A Bizottság kiemelése.

⁽³⁾ Ezek: i. Párizs és Orange között oda-vissza közlekedő két további szerelvény, ii. Párizs és Bordeaux között oda-vissza közlekedő egy szerelvény és iii. Párizs és Toulouse között oda-vissza közlekedő egy szerelvény.

[illegible]

- (110) Ez a táblázat a folyamatos növekedést mutatja be az árbevétellel, amelynek körülbelül a kétszeresére kell növekednie, és az üzemi eredménnyel, amelynek körülbelül a háromszorosára kell növekednie hét év alatt.
- (111) A nemzeti és nemzetközi TBE partnerei: Közepes távon a rendszer a kézbesítésben működő más vállalatok számára is vonzóknak tűnik.
- (112) A francia hatóságok szerint „a Sernam jelenleg más partnereket keres, hogy gyorsabban megvalósítsa a helyreállításához szükséges műszaki együttműködéseket. Ezek a műszaki együttműködések valójában lehetővé teszik a Sernam számára, hogy egy partner telephelyét használja, megosztva annak változó költségeit, és csak a kereskedelmi berendezéseket tárolva a telephelyen. A hozzácsatolás középtávú célja a vállalat (és különösen a TBE eszköz) folyamatos fejlődésének biztosítása, rövid távon pedig az üzleti terv célkitűzéseinek elérése (például műszaki együttműködés révén).”
- (113) „A partnerség megvalósítása valójában a TBE eszköz optimalizálása érdekében szükséges, amely idővel – figyelembe véve az expressz kézbesítés megbízhatósággal, biztonsággal, gyorsasággal és a környezetvédelmi előírásoknak való megfeleléssel kapcsolatos követelményeit – a Sernam egyik jövőbeni eszközévé válik majd. Emellett egyértelmű, hogy a vasúti eszköz annál versenyképesebbé válik az expressz kézbesítésben, minél nagyobb távolságot kell áthidalni (a sebességgel kapcsolatos előny is ugyanannyira érezhető).”
- (114) „Ilyen feltételek mellett a TBE olyan eszköz, amely arra hivatott, hogy fejlődjön a nemzetközi és határokon átnyúló összeköttetéseken. Ezért sürgető egy nemzetközi szintű partnerhez való hozzácsatolás a TBE összes potenciáljának fejlesztése érdekében. Az expressz fuvarozás piacát jelenleg a nemzetközi kínálatokkal rendelkező szereplők uralják. A Sernam stratégiájának expressz piacon való megvalósításához így szükség van a hozzácsatolásra.”
- (115) „A francia hatóságok megerősítik, hogy stratégiájuknak továbbra is része, hogy a Sernam érdekében partnert keressenek a hozzácsatoláshoz.”
- (116) Emellett a 2005-ös horizont esetében a Geodis, amelynek expressz és hagyományos kézbesítési tervei kizárólag közútiak, tervbe veszi a TBE módszer alkalmazását a hosszú távokon a Sernam közreműködésével. Más expressz kézbesítő vállalatok, például a TAT Express szintén érdeklődésüket fejezték ki a Sernam felé egy ilyen módszer iránt.
- (117) A Sernam monopóliumának elkerülése: Emlékeztettek rá, hogy Franciaországban a Sernam úttörő szerepet játszik a kézbesítés vasúton történő megvalósításában a TBE koncepció alapján, tekintve, hogy a francia hatóságok jelzései szerint ez az egyetlen társaság, amely új vasúti gyűjtőfuvarozási koncepciót dolgozott ki. Mindamellett a francia hatóságok szerint ⁽¹⁾ „a SERNAM nincs monopolhelyzetben a TBE terén, mivel minden szereplő egyenértékű szolgáltatást tud kérni a Fret SNCF-től. Jelenleg azonban a SERNAM egyetlen konkurense sem fordult ilyen igénnyel a Fret SNCF-hez. A Fret SNCF egyébként megerősíti, hogy kész azonos feltételek mellett egyenértékű szolgáltatást nyújtani minden olyan szereplőnek, aki azt tőle kéri. A maga részéről a SERNAM kedvezően reagált arra, hogy az egyik szereplő műszaki együttműködéssel kereste meg, mert le szeretne volna mérni a TBE megfelelőségét és hatékonyságát.”
- 4.15. A sajtótermékekről, poggyásról és az SNCF eszközeiről szóló szerződések versenyalapúvá tétele**
- (118) Amint azt a 2002. június 17-i jelentés is jelzi, a francia hatóságok és az SNCF betartotta a számára kirótt összes kötelezettséget. Pontosították, hogy megnyitották a szerződéseket a verseny számára, ahogyan arra a 2000. december 4-én és 2001. április 10-én kelt levelekben kötelezettséget vállaltak. Visszatérve az eljárás megnyitásáról szóló határozat 77. pontjára, a francia hatóságok azt követően kihírdették az e szerződések versenyalapúvá tételét és összegét az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában*.
- (119) A Sernam által nyújtott szolgáltatás biztosítja
- a szolgálati küldemények szállítását a szétválogató központok között,
 - a kereskedelmi dokumentumok szállítását a Főbb Vonalak Igazgatósága számára,
 - a Főbb Vonalak Igazgatósága jegyeinek szállítását,
 - az eszközök szállítását az anyaggazdálkodási, infrastrukturális és beszerzési igazgatóság számlájára,
 - a napi sajtótermékek és folyóiratok szállítását,
 - poggyások szállítását.
- (120) Az első négy szolgáltatás esetében: a Bizottságot tájékoztatták a megfelelő szerződések megújításáról. Ezt szigorúan az akkor vállalt kötelezettségek betartásával tették meg, amikor a Bizottság (ajánlati felhívással) megnyitotta ezeket a piacokat a verseny számára.

⁽¹⁾ A francia hatóságok 2004. április 14-én kelt és 2004. április 15-én A/18141 számon iktatott levele.

- (121) E kötelezettség betartása érdekében az SNCF a 2001. június 20-án kelt levelében kérte a Sernamot a következő szerződések 2002. január 31-ig történő megkötésére:
- Szállítási szerződés a Sernam és az SNCF között (Anyaggazdálkodási Igazgatóság),
 - Szállítási szerződés a Sernam és az SNCF között (Infrastrukturális Igazgatóság),
 - Szállítási szerződés a Sernam és az SNCF között (Beszerzési Igazgatóság),
 - Szerződés a Sernam és az SNCF között a Főbb Vonalak Igazgatósága kereskedelmi dokumentumai esetében,
 - Szerződés a Sernam és az SNCF között a szolgálati küldemények szállításáról,
 - Szerződés a Sernam és az SNCF között a Vegyes Szállítási Igazgatóság számára.
- (122) Ez a levél nem érintette a Sernam és az SNCF között a jegyek szállításáról kötött szerződést, mivel az SNCF – későbbi keltetéssel – közvetlenül biztosította azt számára a Bizottság által ajánlott 2002. január 31-i esedékséggel.
- (123) 2001. július 20-án az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* közzétették a fent említett szerződések versenybe való bevonásáról szóló felhívást, és 2001. augusztus 31-i határidőt állapítottak meg a pályázók válaszai esetében.
- (124) A 2001. júliusa utáni fejlemények: A felhívás közzététele után két jelölt jelentkezett, a Sernam és a TCS. A Beszerzési Igazgatóság nem fogadta el a TCS jelentkezését, mivel csak nagyon részlegesen tudott megfelelni az SNCF igényeinek, és különösen nem tudta kezelni a fontos és nagy tömegű küldeményeket. Figyelembe véve az elfogadható új jelöltek hiányát, az SNCF a 2001. október 10-én kelt levélben felkérte a Sernamot, hogy tekintse semmisnek a korábbi, 2001. június 10-én kelt levelét, és 2002. október 31-ig hosszabbítsa meg az összes szerződést.
- (125) A 2001. október 19-én kelt levélben a Sernam megerősítette, hogy egyetért a szerződések 2002. október 31-ig történő meghosszabbításával. A 2002. január 31-én kelt levéllel a beszerzési igazgatóság 2002. október 31-ig meghosszabbította a szerződéseket.
- (126) Fejlemények 2002-ben: 2002 elején pályázati felhívási eljárásba kezdtek azzal a céllal, hogy olyan ajánlati felhívásokat tegyenek közzé, amelyek lehetővé teszik a következő piacok 2002. október 31. előtti felosztását:
- Szállítási szerződések a Sernam és az SNCF között (Anyaggazdálkodási Igazgatóság)
 - Szállítási szerződések a Sernam és az SNCF között (Infrastrukturális Igazgatóság)
 - Szállítási szerződések a Sernam és az SNCF között (Beszerzési Igazgatóság)
 - Szerződés a Sernam és az SNCF között a Főbb Vonalak Igazgatósága kereskedelmi dokumentumai esetében,
 - Szerződés a Sernam és az SNCF között a jegyek szállításáról,
 - Szerződés a Sernam és az SNCF között a szolgálati küldemények szállításáról,
 - Szerződés a Sernam és az SNCF között a Vegyes Szállítási Igazgatóság számára.
- (127) Ez a pályázati felhívás különösen a szállított áruk forgalmának áramlási jellemzőit, a pályázók kiválasztásának feltételeit, 2001 első kilenc hónapjának adatai szerint a felkínált piacok tájékoztató összegeit és az odaítélés szabályait pontosította.
- (128) A piac egészét négy szegmensre bontották, mielőtt mindegyikre pályázati felhívást írtak volna ki, hogy figyelembe vegyék a forgalmak jellegéhez fűződő speciális jellemzőket, az egyes piacok között fennálló szinergiákat, illetve a kis mennyiségekkel rendelkező és atomizált piacok azzal kapcsolatos érdekeit, hogy összekapcsolódjanak a jelentősebb mennyiségeket megmozgató, ipari jellegű piacokkal, hogy javukra fordíthassák a versenyképes szolgáltatási ajánlatokat.
- (129) Így minden piac tartalmaz hagyományos és expressz kézbesítési szolgáltatást, és minden jelöltnek képesnek kell lennie arra, hogy minden egyes piac esetében ajánlatot tegyen az összes szolgáltatásra.
- (130) Ezen eljárás keretében az egész piacra vonatkozó közös új időszakos tájékoztató felhívást (ITF-et) és konzultációs felhívásokat tettek közzé az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjának* 2002. február 18-i számában az alábbi négy piac (szegmens) mindegyikére:
- szolgálati küldemények szállítása a szétválogató központok között,
 - a Főbb Vonalak Igazgatósága kereskedelmi dokumentumainak szállítása,
 - a Főbb Vonalak Igazgatósága jegyeinek szállítása,
 - eszközök szállítása (a Beszerzési, Anyaggazdálkodási és Infrastrukturális és Vegyes Szállítási Igazgatóság számára).

(131) A válaszadás határidejét 2002. március 27-ében állapították meg. Eddig az időpontig három pályázó jelentkezett:

— Sernam: az összes szállítmányra vonatkozóan,

— TCS: az összes szállítmányra vonatkozóan,

— Chronopost: csak az 1. szegmensre vonatkozóan.

(132) A TCS az összes szegmens esetében pályázott, de a 100 millió euró alatti árbevétele nem tette lehetővé, hogy ajánlatot tegyen a 4. szegmensre. Sőt, mivel a „kisméretű küldeményekre” szakosodott, nem tudott megfelelni a nehéz küldemények szállításával és a 2. és 3. szegmens esetében a bérletbe adással kapcsolatos igénynek. A TCS így csak az 1. szegmens („szolgálati küldemények”) esetében tudott ajánlatot tenni.

(133) A Chronopost csak az 1. szegmens („szolgálati küldemények”) esetében kívánt ajánlatot tenni.

(134) A Sernam volt az egyetlen, aki az összes szegmensre ajánlatot tett, és teljesítette a mind a négy szolgáltatásban való részvétel feltételeit.

(135) Az ajánlati felhívás azt eredményezte, hogy 2002. július 1-jén az 1. szegmensre az SNCF csoporton kívül álló TCS-nek ítélték oda a szolgáltatás 2002. november 4-i megkezdésével. A piac értékét 4,5 m€ összegre becsülik egy hároméves időszak alatt.

(136) A Főbb Vonalak Igazgatósága kereskedelmi dokumentumainak szállításáról szóló szerződést 2003. január 1-jei szolgáltatási kezdettel 2002. december 26-án írták alá a Sernammal 2,12 m€ összegre vonatkozóan egy kötött kétéves időszakra vonatkozóan, amely legfeljebb még egy évvel, három évre hosszabbítható meg.

(137) A Főbb Vonalak Igazgatósága jegyeinek szállításáról szóló szerződést 2003. január 1-jei szolgáltatási kezdettel 2002. december 26-án írták alá a Sernammal 1,57 m€ összegre vonatkozóan egy kötött kétéves időszakra vonatkozóan, amely legfeljebb még egy évvel, három évre hosszabbítható meg.

(138) Az Anyaggazdálkodási, Infrastrukturális, Beszerzési és Vegyes Szállítási Igazgatóság szállítási szerződéseit 2003. február 1-jei szolgáltatási kezdettel 2003. február 27-én írták alá a Sernammal. A szerződést eredetileg legfeljebb 4 éves időtartamra tervezték, de figyelembe véve a pályázók elégtelen számát, az SNCF úgy döntött,

hogy a szerződések időtartamát rögzítetten két évre korlátozza, és ez egy évvel meghosszabbítható, ami legfeljebb három évet jelent az új ajánlati felhívás kihirdetéséig. A szerződés becsült összege 31,6 m€ a 2002. júniusi gazdasági feltételek mellett.

(139) A sajtótermékek szállítására 2002. június 8-án pályázati felhívást tettek közzé az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában*. Két pályázó jelentkezett: a BEUGNIET nevű társaság – a BOURGEY MONTREUIL leányvállalata – és a Sernam. A BEUGNIET nem rendelkezik a piac méretéhez illeszkedő struktúrával, és így egyedül a Sernam pályázatát ítélték elfogadhatónak.

(140) Valójában a sajtótermékek SNCF általi szállítása jelentős szervezetet tesz szükségessé, mivel Franciaország majdnem egész területét lefedi. A szervezetnek össze kell gyűjtenie a termékeket a nyomdáktól és kötőüzemektől, az elosztótelepekhez kell szállítania, az elosztótelepektől 350 lerakathoz kell továbbítania, és gyorsan kell továbbítania azokat a gyűjtőtelepek és az elosztók között.

(141) A sajtótermékek szállítási szolgáltatásának versenyeztetésével az SNCF célja az volt, hogy olyan szolgáltatóval rendelkezzen, akinek a már meglévő gyűjtő és elosztó-hálózatát a javára ki tudja használni más forgalom számára is, nem pedig olyan szolgáltatóval, aki nem rendelkezik megfelelő, már a feladathoz illeszkedő struktúrával, és új szervezetet kell létrehoznia, amely szinte kizárólag a sajtótermékek szállítására vagy alvállalkozásra szolgál.

(142) Annak biztosítása érdekében, hogy a pályázók valóban rendelkeznek a piac méretéhez alkalmazkodó struktúrákkal, úgy ítélte meg, hogy az árbevételüknek nagyon meg kell haladnia a szerződés összegét.

A sajtótermékek szállításával kapcsolatos szerződés összegét évi mintegy 29 m€-ra becsülték a pályázati felhívás közzététele előtt. Annak érdekében, hogy ezt a követelményt átváltsák a pályázók struktúrájára, a pályázati felhívásban a pályázótól megkövetelt minimális árbevétel összegét a szerződés évi összegének háromszorosában, azaz kerekítve több mint 100 m€-ben határozták meg.

(143) Mivel a BEUGNIET árbevétele 2001-ben 24 m€ volt, szemmel láthatólag nem rendelkezett a megfelelő mérettel.

- (144) Így a Sernammal újabb szerződést kötöttek 2003. február 1-jei kezdettel. Ugyanolyan okokból, mint az eszközök szállításáról szóló szerződés esetében, ennek időtartamát két évben rögzítették, és csak egy évvel volt lehetséges a megújítása, ami legfeljebb három évet jelent az új pályázati felhívás kiírásáig.
- (145) A szerződés 2002-ben tapasztalt forgalom alapján számított összege legfeljebb hároméves időtartam alatt 95,65 m€-ra emelkedik a 2002. novemberi feltételek szerint.
- (146) A Főbb Vonalak Igazgatóságának ügyfeleihez tartozó poggyászok szállítása esetében 2002. május 22-én pályázati felhívást tettek közzé az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában*. Négy vállalat jelentkezett, de csak a Sernam pályázatát nyilvánították elfogadhatónak. A három másik pályázatot elutasították:
- (147) A B2S társaság csak a vevői kérelmeket felvevő központ kezelésére tett ajánlatot, jöllehet a pályázati felhívásból egyértelműen kiderült, hogy a piacot nem lehet felosztani.
- (148) A TCS társaság nem rendelkezett a piaci igényekhez illeszkedő struktúrákkal.
- (149) A FIXEMER társaság nem a kért pályázati anyagot nyújtotta be.
- (150) Mivel az egyetlen elfogadható pályázat a Sernamtól érkezett, 2003. április 1-jén újabb szerződést kötöttek, és ennek időtartamát is két évben rögzítették, és szintén egy évvel volt megújítható az új pályázati kiírás előtt. A szerződés 2002-ben tapasztalt forgalom alapján számított összege legfeljebb hároméves időtartam alatt 40,3 m€-ra emelkedik a 2002. novemberi feltételek szerint. A francia hatóságok emellett tájékoztatták a Bizottságot arról, hogy a „4. szegmens” esetében a pályázati felhívás olyan árbevétel tartalmazott kritériumként, amelyet a TCS nem ért el. A feltétel oka az volt, hogy a „4. szegmensbe” nagyméretű ipari küldemények (TGV tengelyek, traverzek stb.) fuvarozása tartozik, és ezért csak olyan társasággal lehet együtt dolgozni, amely rendelkezik az ehhez szükséges árbevétellel és eszközökkel. A benyújtott információk alapján egyébként különbséget kell tennie a 4., a 2. és a 3., valamint az 1. szegmens között. Amint az a fentiekben olvasható, a 4. szegmensbe a nagyméretű ipari küldemények fuvarozása, a 2. és a 3. szegmensbe a „nehéz küldemények” fuvarozása és a „bérfuvarozás”, az 1. szegmensbe pedig a „szolgálati küldemények” fuvarozása tartozik. Mivel a TCS a „kisméretű küldemények” fuvarozására szakosodott, csak az 1. szegmensben („szolgálati küldemények”) lehet figyelembe venni. Az 1. szegmest a TCS társaság kapta. Mivel így a Sernam maradt az egyetlen társaság, amelyről megállapítható volt, hogy figyelembe vehető a 2., 3. és 4. szegmens esetében, vele kötötték meg a szerződéseket.
- (151) A francia hatóságok arról is tájékoztatták a Bizottságot, hogy az a tény, hogy a Sernam az összes szegmensben pályázott, semmilyen módon nem értelmezhető a piac kisajátításának.
- (152) Következtetés: A Sernammal megkötött öt szerződés összege 175,74 m€-ra becsülhető az előrelátható forgalom alapján. A 2001. május 23-i határozatában a Bizottság jelezte, hogy a 2000-es pénzügyi év 11 hónapjában a szerződések teljes összege körülbelül 55,3 m€ volt, ami három évre számolva 181 m€. Figyelembe véve azt, hogy a Sernam nem kapta meg a szolgálati küldemények piacát (három évre 4,5 m€), a két összeg az árak általános emelkedése ellenére is nagyon enyhén csökkenést mutat jelenlegi értékben.
- (153) Így a mellékelt információkból és indoklásokból kiderül, hogy a francia hatóságok betartották azt a vállalt kötelezettségüket, hogy versenyalapúvá teszik az eszközök, sajtótermékek és poggyászok piacát azáltal, hogy átlátható és rendszeres pályázati felhívásokat tesznek közzé. Jöllehet csak az egyetlen ilyen pályázat vezetett más szolgáltató megbízásához, a szerződések versenyeztetése ma lehetővé teszi annak megerősítését, hogy a Sernam és az SNCF között létrejött szerződések semmilyen esetben sem jelentenek támogatást a Szerződés 87. cikke értelmében.

5. A SERNAM 1 ÓTA MEGVALÓSULT ÚJDONSÁGOK ÖSSZEFOGLALÁSA

- (154) Az alábbiakban összefoglaljuk a Sernam 1 határozat utáni új fejleményeket:
- a) A Geodis nem vette vissza a Sernam 60 %-át, amint azt tervezték, hanem csak a 15 %-át, és a COGIP is, amely szintén 15 %-os részesedést szerzett a Sernamban;
- b) Az SNCF visszavette Geodis és a COGIP által megszerzett 15 %-ot, miután a Bizottság megindította az eljárást, ami miatt az SNCF és a Geodis, illetve a COGIP között létrejött második megállapodás felbontásához is vezetett;

- c) Az SCS Sernamot SA-vá alakították át (ami miatt a Geodis 15 %-os részvétele nem jár azzal a következménnyel, hogy a Geodis teljes mértékben felelős a Sernamért);
- d) Az átszervezés időtartama egy, sőt két évvel meghosszabbodott (2004-től 2005-2006-ig);
- e) A támogatás összege 41 m€-val megemelkedett;
- f) A panaszosok szerint a Sernam továbbra is agresszív árpolitikát folytat a piacon, jöllehet a francia hatóságok az ellenkezőjéről számolnak be;
- g) A francia hatóságok jelzése szerint betartják a telephelyek bezárását, a személyzet és az árbevétel csökkentését a Sernam 1 határozat előírásaival összhangban;
- h) A francia hatóságok szerint betartják az SNCF és a Sernam közötti fuvarozási szerződések versenyztetését;
- i) A Sernam új expressz fuvarozási szolgáltatásokat fejleszt ki;
- j) Az expressz szolgáltatások skáláját kiegészíti az új piaci szegmensben működő TBE újító fejlesztése, amelyet még fejleszteni lehet, és amely így nem küzd túlkapacitással. Ez ellentétben van a Sernam gyűjtő-fuvarozási és kézbesítési szolgáltatásaival, amelyek stagnáló, sőt visszaesést mutató piaci szegmensben valósulnak meg. Valójában a közúti fuvarozás, amely normál esetben a (gyűjtő vagy egyéni fuvarozású) kézbesítés alapvető eszköze strukturális túlkapacitással rendelkező piaci szegmens, jöllehet jelenleg kiegyensúlyozottnak tekinthető az Unió bővítése miatt.

(155) Emlékeztetőül, az átszervezés eredeti összege 515 m€ volt ⁽¹⁾. Franciaország azt tervezi, hogy 41 m€-val megemeli a kezdeti 448 m€ összegű átszervezési támogatást, és így annak összege 489 m€ lesz.

6. ÉRTÉKELÉS

6.1. A támogatás ténye

- (156) A Szerződés 87. cikke (1) bekezdése szerint „a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

⁽¹⁾ Ez az összeg 448 m€ átszervezési támogatásból és a Geodis 67 m€ összegű hozzájárulásából tevődik össze.

- (157) Jöllehet a Sernam 1 határozatot alakító elemek mindig jelen vannak, a Bizottságnak meg kell győződnie róla, hogy a 87. cikk (1) bekezdésében felsorolt négy kritérium valóban együttesen fennáll az megvalósított vagy a 2001. május 23-a után megvalósítandó összes intézkedés esetében. Ebben az összefüggésben figyelembe kell vennie a közösségi jog fejlődését is, különös tekintettel a „Stardust Marine” ügyben hozott bírósági ítéletre ⁽²⁾.

- (158) Az ítélet szerint valójában minden támogatás esetében ellenőrizni kell, hogy a folyósításával kapcsolatos határozat az államnak tulajdonítható-e annak megállapítása érdekében, hogy teljesül-e a 87. cikk (1) bekezdésében említett négy feltétel egyike (az „állami forrás” feltétele).

6.1.1. Állami források

- (159) A fenti leírás alapján megállapítható, hogy az SNCF, lévén EPIC, állami vállalatnak számít a tagállamok és az állami vállalatok közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról szóló, 1980 június 25-i 80/723/EGK irányelv módosításáról szóló, 2000. július 26-i 2000/52/EK irányelv ⁽³⁾ értelmében, tekintettel arra, hogy az állami irányítás közvetve vagy közvetlenül domináns befolyást tud gyakorolni az SNCF-re, akár a tulajdonrész miatt, akár a pénzügyi hozzájárulás vagy a szabályozási miatt.

- (160) Emiatt az 503 és a 41 m€, amelyet az SNCF és az állam a Sernam számára folyósított, állami forrásnak számít.

6.1.2. Az állam felelősségre vonhatósága

- (161) Ilyen körülmények között erősen feltételezhető, hogy az SNCF állami irányítás alatt működik. Ez a feltételezés a Bíróság által a „Stardust Marine” ügyben hozott ítéletében meghatározott több „jelre” támaszkodik ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ 2002. május 16-i ítélet a C-482/99 számú, Franciaország kontra Bizottság ügyben; Európai Bírósági Határozatok Tára, I-4397. o.

⁽³⁾ HL L 193., 2000.7.29., 75. o.

⁽⁴⁾ A Bíróság az 52. pontban megjegyzi: „... önmagában az a tény, hogy egy állami vállalat állami irányítás alatt van, nem elegendő ahhoz, hogy az általa elfogadott intézkedéseket – mint például a szóban forgó pénzügyi támogatási intézkedéseket – az államnak tulajdonítsák. Szükség van annak vizsgálatára is, hogy az állami hatóságokról kideríthető-e, hogy ilyen vagy olyan módon részt vettek az említett intézkedések elfogadásában.”

Ennek megtételéhez az ítélet megemlíti egy bizonyos számú „jelet”, amelyekből kiderül az állam felelősségre vonhatósága az állami vállalat által hozott valamely támogatási intézkedésben; ilyenek például „az állami irányítás elvárásai, a vállalat integrálódása a közigazgatási struktúrába, a tevékenységének jellege, és annak piacra gyakorolt hatása a normális verseny körülményeinek fennállása és magánvállalati konkurencia jelenléte esetén, a vállalat közjogi vagy magánjogi cégformája, az állami hatóságok által a vállalat vezetése fölött gyakorolt felügyelet erőssége és minden más olyan jel, amely a konkrét esetben az állami hatóságok beavatkozására utal valamely intézkedés elfogadásában (vagy arra, hogy valószínűtlen a beavatkozásának hiánya), tekintettel annak kiterjedésére, tartalmára és a vele járó feltételekre”.

- a) Az SNCF igazgatótanácsának 18 tagjából hét képviseli közvetlenül az állami hatóságokat, ami így bizonyítja az állami hatóságok által gyakorolt bizonyos mértékű felügyeletet (jóllehet az igazgatótanács hét tagja nem képvisel többséget).
- b) Az EPIC cégforma, ami nem mentesít a társaságok közjoga alól, olyan helyzetbe hozza az SNCF-et, amely lehetővé teszi számára, hogy a magánszereplők konkurenciája által jellemzett normál körülményeken kívül végezze tevékenységét.
- c) Ezenkívül, az EPIC jogállásból kifolyólag, amely kizárja a csőd- vagy felszámolási eljárás lehetőségét, a Bizottság a garanciák formájában megnyilvánuló állami támogatásokról szóló közleményére ⁽¹⁾ támaszkodva megállapítja, hogy az SNCF korlátlan állami garanciával rendelkezik, és így kedvezőbb hitelfeltételeket tud elérni a piacon, amelyek nem elérhetők a magánjogi társaságok számára ⁽²⁾. Ha az SNCF korlátlan garancia alatti és vissza nem térítendő kockázati pénzeszközöket juttat egy olyan pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalatnak, mint a Sernam, amely a verseny számára nyitott piacon működik (gyűjtőfuvarozás, kézbesítés, közúti fuvarozás), a fent idézett közlemény fényében az a kedvezményezett vállalat számára juttatott előnynek számít ⁽³⁾. Jóllehet az állam soha nem teljesített kifizetést valamilyen megítelt garancia alapján, a garancia felajánlásának időpontjában támogatás valósul meg a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében.
- d) Végül a nehézségekkel küzdő vállalatok megmentését és átszervezését célzó állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások (15) pontja értelmében „az átszervezési támogatások [...] származhatnak állami holdingoktól vagy közforrásból finanszírozott befektetési társaságoktól” és a (17) pont szerint „amint az állam folyósít vagy szavatol valamely finanszírozást valamely pénzügyi nehézségekkel küzdő társaságnak, úgy kell tekinteni, hogy az átutalt pénzeszközök valószínűleg állami támogatást is tartalmaznak”.

- (162) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy a francia állam felelőssé tehető az SNCF által a Sernamnak juttatott állami források szóban forgó kifizetéséért, és hogy az SNCF számára adott állami garanciák támogatásnak számítanak.

6.1.3. A 87. cikk (1) bekezdésének egyéb kritériumai

- (163) A 87. cikk (1) bekezdése egyéb kritériumainak alkalmazása: Végül a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján megállapítást nyert, hogy az állami támogatást alkotó egyéb, a Sernam 1 határozatban is megállapított elemek folyamatosan fennállnak. Így indokolt fenntartani a Sernam 1 határozatban a SERNAM átszervezéséhez nyújtott állami támogatás megvalósulásáról szóló értékelést, amely szerint

— az SNCF és az SCS Sernam között 2000. február 1. óta tartó logisztikai együttműködés nem jelent állami támogatást, és

— a többi intézkedés (a kereskedelmi és helyreállítási támogatás) állami támogatást jelent a 87. cikk (1) bekezdése értelmében.

- (164) Ebből kifolyólag megállapítást nyert, hogy a Sernam átszervezése keretében 2001. május 23. előtt vagy után megvalósított intézkedések állami támogatásnak számítanak a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében.

6.2. Jogi alap

- (165) Amint azt a fent idézett eljárás megnyitáskor bejelentették, a Bizottság alább elemzi az új tényeket annak megállapítása érdekében, hogy azok milyen mértékben felelnek meg a Sernam 1 határozatnak.

- (166) Ezen túlmenően ellenőrizni fogja, hogy a mostani tényállás egésze – a Sernam 1 határozatával összehasonlítva – milyen mértékben felel meg az útmutatásoknak, különös tekintettel az egyedi támogatás elvére.

⁽¹⁾ HL C 71., 2000.3.11., 14. o.

⁽²⁾ A garanciák formájában megvalósuló állami támogatásokról szóló bizottsági közlemény 2.1.1. pontja úgy rendelkezik, hogy „az állami garanciák így általában véve a Szerződés 87. cikkének hatálya alá tartoznak, ha érintik a tagállamok közötti kereskedelmet, és nem történik piaci prémium kifizetése”. A 2.1.2. pont értelmében „az állami garancia előnye, hogy az állam viseli a garanciával kapcsolatos kockázatot. Ezt a garanciavállalást normál esetben megfelelő prémiummal ellentételezik. Amikor az állam lemond erről, az egyszerre előnyös a vállalatnak, és jelent bevételkiesést az államnak. Így, jóllehet az állam soha nem teljesített kifizetést valamilyen megítelt garancia alapján, támogatás valósul meg a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében. A támogatás folyósítása a garancia felajánlásának pillanatában történik, és nem annak igénylésekor, vagy amikor kifizetést teljesítenek annak feltételei alapján”. A 2.1.3. pontban ez áll: „szintén garancia formájában megvalósuló támogatásnak számítanak az olyan vállalatok által elérhető kedvezőbb hitelfeltételek, amelyek cégformája i. kizárja a csőd- vagy felszámolási eljárást, ii. egyértelműen állami garanciát biztosít, vagy iii. biztosítja a veszteségek állam általi fedezését”.

⁽³⁾ Mivel a verseny számára nyitott piacról van szó, a meghatározás értelmében nem olyan piacról van szó, amely jogilag vagy ténylegesen el lenne zárva a verseny elől, ami miatt az állam kötelezettségeket vagy közszolgáltatási szerződéseket írhatna elő, amelyek révén valamely vállalat meghatározott esetben kiegészítő állami finanszírozásban részesülhetne.

6.3 Összeegyeztethetőség

6.3.1 Az elemzés felépítése

- (167) Az első lépésben azt fogják elemezni, hogy a 2001-ben előzőleg engedélyezett 503 m€ támogatással milyen mértékben éltek vissza, és hogy ez az elemzés lehetővé teszi-e a 41 m€ összegben folyósított jogtalan kiegészítő hitel összeegyeztethetőségének megállapítását.
- (168) A második lépésben tisztázzák, hogy a 2001-es határozat mely elemeit tartották be. Ezen elemek fényében újból elemzik, hogy a Sernam jogosult volt-e az átszervezési támogatásra, és hogy képes-e az életképességének helyreállítására.
- (169) Ezt követik azok az intézkedések, amelyeket a Bizottság meg szeretne hozni a verseny torzulásának megakadályozása és annak garantálása érdekében, hogy az e határozatban jóváhagyott támogatás minimumra legyen korlátozva.

6.3.2. Visszaélés a Sernam 1 határozattal engedélyezett támogatással

- (170) A Bizottság először is nem tudja elfogadni a francia hatóságok érveit, amelyek szerint az SNCF és a Geodis között 2000. április 21-én létrejött első egyetértési megállapodás semmissége nem tulajdonítható sem a Geodisnak, sem az SNCF-nek, sem a francia hatóságoknak azon az alapon, hogy a Sernam 1 határozat nem lépett hatályba 2001. június 30., az SNCF és a Geodis közötti megállapodás meghosszabbításának esedékességi napja előtt.
- (171) A Sernam 1 határozatot valójában 2001. május 23-án hirdették ki a francia hatóságok számára, ami több mint egy hónappal az SNCF és a Geodis közötti megállapodás meghosszabbításának esedékességi napja előtt volt ⁽¹⁾.
- (172) A Szerződés 254. cikkének (3) bekezdése kiköti, hogy „... a határozatokról [a Bizottságnak] értesíteni[e] kell a címzettjeiket, és azok az értesítéssel lépnek hatályba”. Ezen kívül a Szerződés 242. cikke előírja, hogy „A Bírósághoz benyújtott kereseteknek nincs halasztó hatályuk. A Bíróság azonban elrendelheti a megtámadott jogi aktus végrehajtásának felfüggesztését, ha a körülmények alapján azt szükségesnek tartja”.
- (173) Ilyen körülmények között a Franciaországgal 2001. május 23-án közölt határozatot attól a naptól kezdve kellett alkalmazni, amelyen hatályba is lépett. Ilyen körülmények között Franciaországnak csak a következő választási lehetőségei voltak:

— vagy teljes egészében (és haladéktalanul) alkalmazza a 2001. május 23-i határozatot, hogy folyósítani tudja az engedélyezett támogatást – ebben az eset-

ben be kellett volna tartatnia az SNCF és a Geodis között létrejött együttműködési megállapodást, mert arra még volt ideje,

— vagy nem folyósítja a 2001. május 23-án engedélyezett támogatást, és ebben az esetben közli a folyósítás új feltételeit.

- (174) Franciaország pedig egyiket sem tette. Ezzel ellentétben megkezdte a támogatás folyósítását, elmulasztotta megfelelően alkalmazni a Sernam 1 határozatot (és így a megállapodást), és a Sernam 1 határozatot és a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdését megsértve elmulasztotta közölni a folyósítás feltételeinek megváltozását.

- (175) Emiatt a Bizottság úgy véli, hogy Franciaország mint a határozat címzettje felelőssé tehető a Sernam 1 határozat be nem tartásáért, az SNCF és a Sernam között létrejött egyetértési megállapodás alkalmazásának elmulasztásáért, valamint a támogatás egy részének a Bizottság által jóvá nem hagyott körülmények közötti jogellenes folyósításáért.

- (176) A megállapodás alkalmazásának francia hatóságok általi elmulasztása volt az oka annak, hogy a Sernam 1 határozatot nem hajtották végre megfelelően az alábbiakkal kapcsolatban:

— a meghosszabbított első egyetértési megállapodás, mivel a Sernam 60 %-ának Geodis általi visszavétele csak 15 %-ban történt meg (ezt a résztvételt később a GOGIP kiegyenlítette, szintén 15 %-os mértékben),

— az SNCF és a Geodis/COGIP ⁽²⁾ közötti második megállapodás következtetései, amelyeknek a Bizottság általi végrehajthatatlansága vezetett az SNCF és a Geodis/COGIP között létrejött szerződés felbontási rendelkezéseinek alkalmazásához. Ebből kifolyólag a Sernam Geodis és a COGP által megszerzett 15–15 %-a visszaszállt az SNCF-re, amely ismét a Sernam 100 %-os tulajdonosa lett.

— a Sernam betéti társasággá való átalakítása, amelynek célja az volt, hogy a Sernam korlátlanul felelős legyen a Sernam tartozásaiért. Ehhez hozzáadódik az a kockázat-átruházás, amelyet a Geodisnak az SNCF felé vállalnia kellett volna i. a Sernam helyreállításához szükséges befektetési összeggel, ii. a Sernam üzemi költségeinek megfelelő csökkentésével és iii. a vevőkör jelentős csökkentésével kapcsolatban a pénzügyi bizonytalanság ezen időszaka alatt,

— a 67 m€ Geodis általi kifizetésének elmulasztása,

— a Sernam 1 határozattal jóváhagyott támogatás teljes összegének részleges folyósítása, jöllehet a határozat feltételei már nem teljesültek,

⁽¹⁾ Az említett megállapodás így akkor még hatályos volt, és a francia hatóságoknak alkalmazniuk kellett volna (jöllehet a Geodis 2001. május 23-án már pénzügyi nehézségekkel nézhetett szembe).

⁽²⁾ A SNCF és a Geodis közötti második megállapodás alapján, de természetesen a SNCF és a COGIP közötti első megállapodás alapján is.

- a 41 m€ összegű kiegészítő támogatás folyósítása, amely alapvetően a Sernam Geodis általi átvételének elhúzódása miatt vált szükségessé, és amelyről a francia hatóságok csak a 2002. június 17-i éves beszámolóban tájékoztatták a Bizottságot, jóllehet egy ilyen kiegészítő összeg az iratanyag teljes újbóli benyújtását tette volna szükségessé,
- az átszervezési terv meghosszabbítása, amelyet eredetileg az 1999 és 2004 közötti időszakra terveztek, és amelynek (a Sernam pénzügyi egyensúlya vizsszaszerzésének időpontjaként tervezett) 2005–2006-ban, azaz a tervezetthez képest két évvel később kell befejeződnie.
- (177) Az iránymutatások ⁽¹⁾ szerint viszont „A vállalatnak teljes egészében végre kell hajtania a Bizottság által elfogadott átszervezési tervet, és teljesítenie kell a bizottsági határozatban előírt minden egyéb kötelezettséget. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a terv és a kötelezettségek be nem tartása a támogatással való visszaélésnek számít”.
- (178) Az előbbieket alapján a Bizottság egyrészt azt a következtetést vonta le, hogy nem tartották be a 2001. május 23-i Sernam 1 határozatot a fent említett elemekkel kapcsolatban, és másrészt megerősíti, hogy ez a be nem tartás a támogatással való visszaélésnek számít a 659/1999/EK rendelet 1. cikkének g) pontja és az iránymutatások 43. pontja értelmében.
- (179) Ebből az következik, hogy az SNCF által a Sernam részére folyósított 41 m€ kiegészítő támogatást, amely e visszaélő alkalmazás egyik közvetlen következménye (tekintettel arra, hogy a késedelmes átadás miatt folyósították), a Szerződéssel összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani, és a szükséges formában (kamatokkal együtt) vissza kell fizetni.
- 6.3.3. A Sernam 1 határozattal összhangban lévő elemek
- (180) A Bizottság mindazonáltal megállapítja, hogy a francia hatóságok a Sernam 1 határozattal összhangban lévő több célkitűzést is teljesítettek. Így versenyalapúvá tették az SNCF és a Sernam közötti piaci szerződéseket.
- (181) Ezen túlmenően Franciaország a Sernam szétválogató telephelyeinek bezárási száma és azok átszervezése, az alkalmazottak képzése és számának csökkentése, egy új fuvarozási terv fokozatos bevezetése, a Geodis informatikai rendszereire való áttérés, az árbevétel 2000 és 2005 közötti 18 %-os csökkentése, a Geodis által a Sernamba be nem fektetett 67 m€ összeg állam általi át nem vállalása, a Sernam tevékenységeinek a hagyományos kézbesítésről az expressz kézbesítésre, és főleg az új „expressz kézbesítési termékskála” és az új piaci szegmensben alkalmazott és teljesen még ki nem használt potenciállal rendelkező „expressz zárt tehervonat (TBE)” köré épülő innovatív szolgáltatásra való megváltoztatása alapján megvalósuló fejlesztés tekintetében is betartotta a Sernam 1 határozatot.
- (182) Ezenkívül az iránymutatások 3.2.4. pontjában a Bizottság pontosítja azokat a feltételeket, amelyek alapján módosítani lehet egy átszervezési tervet.
- (183) A jelen iratanyag alapján a Bizottság megállapítja, hogy:
- a Sernam értékesítése kivételével, amit (még) nem hatottak végre, az eredeti állapot szerinti átszervezési terv alapvetően összhangban van az eredeti tervvel. Alapvetően a fuvarozási terv átszervezéséről, a telephelyek átszervezéséről és számának csökkentéséről, az árbevétel és a személyzet eredeti terv szerinti csökkentéséről, a – Sernam 1 határozatban előírt csökkentéséről, valamint a tevékenységek innovatív fejlesztési koncepció (TBE) köré való szervezéséről van szó,
- a vállalat 2001. május 23. előtt tapasztalt nehézségei szükségszerűen változatlanok maradtak,
- az átszervezés életképességgel kapcsolatos célkitűzése is azonos maradt,
- az eredetileg javasolt átszervezési időszakot csak két évvel tolták ki,
- tekintettel az eljárás megindítására ezen iratanyagon belül, a Bizottság újból megvizsgálja a 2001. évi átfogó helyzetet a 2003-4. évi újbóli aktualizálás fényében.
- (184) Tekintettel ezekre az elemekre, a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az e határozat keretében megvizsgált támogatás teljesíti a fent említett iránymutatások 3.2.4. pontjának feltételeit. Ebből kifolyólag a vizsgált támogatás nem jelent új átszervezési támogatást, és nem vonatkozik rá az „egyedi támogatás” elve.
- 6.3.4. Jogosultság az átszervezési támogatásokra
- (185) A Bizottság megerősíti a Sernam 1 határozatban a Sernam átszervezési támogatásra való jogosultságával kapcsolatban fenntartott elemeket, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem vonta vissza a 32/03 sz. eljárás megindításáról szóló határozatában kifejtett kétségeit. A Sernam 1 határozat 82–87. pontja megfontolásokat tartalmaz a nehézségekkel küzdő vállalatokkal, az újonnan létrehozott vállalatokkal és az egyedi támogatással kapcsolatban.

⁽¹⁾ 43. pont.

(186) Jóllehet a Sernam cégformáját utóbb SA-ról SCS-re változtatták, és jóllehet a Sernam privatizációja nem képezi az iratanyag részét, a támogathatóság elemzése változatlan maradt. Ennek oka különösen az, hogy a vállalat által 2001. május 31. előtt tapasztalt nehézségek szükségszerűen változatlanok maradtak, és ez vonatkozik az átszervezés céljára is.

6.3.5 Az életképesség visszaszerzése

(187) Jóllehet a Sernam privatizációja nem úgy történt, ahogyan azt a Sernam 1 határozatban előírták, a Sernam folytatta az eredeti átszervezési terv jelentős számú elemének végrehajtását, és hozzátett még egy sor új elemet is, ami azt jelzi, hogy valódi változás van folyamatban, és ez a Sernam megfelelő időben megvalósuló életképessége mellett szól.

(188) A telephelyek átszervezése: Az üzemi telephelyek átszervezése valóban a Sernam típusú vállalatok életképessége visszaszerzésének kulcsfontosságú elemének tűnik. A francia hatóságok által a telephelyek elrendezésével kapcsolatban felhozott, a fentiekben már megemlített indokok alapvető ésszerűsítést valósítanak meg a nagyobb hatékonyság elérése és a jövőbeni üzemi költségek csökkentése érdekében.

(189) A személyzet csökkentése: Ezen túlmenően valóban nagyon fontos az alkalmazottak számának csökkentése, ami az 1999. évi 5050 főről [...] főre csökkent 2005-ben, és ennek jelentős megtakarításokat kell eredményeznie, és biztosítani kell a Sernam részére az újító céljainak eléréséhez szükséges rugalmasságot és alkalmazkodó képességet.

(190) Informatikai rendszer: A Geodis segítségével a Sernam új irányítási programokkal („Aanael” és „Alizé 2000”) váltotta fel informatikai rendszerét, amelynek segítségével optimalizálható a Sernam jövőbeni működése.

(191) Az „Xpress” termékkála: Az új expressz termékkála lehetővé tette a továbbított termékek többféle kritérium szerinti osztályozását, ami előnyt jelent az expressz továbbítási termékek számára. A Sernam így modern üzemi koncepciót fogadott el, amelyet a szakértők is ajánlanak a növekedési potenciállal rendelkező piac kifizetődő kiaknázásához.

(192) A „TBE”: Ezen kívül a tevékenységek tanúsított „expressz” termékkála köré szervezése azt is lehetővé tette a Sernam számára, hogy a „TBE-t” alkotó erőteljesen innovatív elem kerüljön az új közúti fuvarozási tervének középpontjába. Az „expressz termékkála” és a „TBE” egyesítése lehetővé teszi, hogy a Sernam a gyűjtőfuvarozáson belül [...] m€ árbevételt érjen el [...] m€ árbevétel nélkül. Ezen túlmenően úgy tűnik, hogy a TBE és az új expressz termékkála egyesítése teljesen megfelel a fent említett szakértők által annak érdekében ajánlott logikának, hogy vonzóvá tegyék

a vasúti fuvarozást. Mivel a TBE legalább 400 km-es távolságon kifizetődő, és a sebessége minden tekintetben magasabb, mint a közúti sebességhatár, a TBE hosszú távon feltétlenül sokkal versenyképesebb, mint a teherautós fuvarozás még akkor is, ha úgy tűnik, hogy legalább két átrakodási helyre van szükség⁽¹⁾. A TBE versenyképességének még tovább kell növekednie a közúti sebességhatárnak a kis- és közepes méretű teherautók esetében jelenleg engedélyezett sebesség alá csökkentésével.

(193) A TBE francia hatóságok szerint biztos sikere igazolja, hogy a koncepció valós igényt elégít ki a francia nemzeti piacon.

(194) Ez az érdeklődés egy másik olyan elem, amely jelzi, hogy a Sernam által a TBE-vel történő kézbesítési fuvarozásra való fokozatos szakosodás érdekében megkezdett diverzifikálás valóban rendelkezhet gazdasági jövővel. A hagyományos és expressz kézbesítési piac regionalizálásának franciaországi tendenciája magyarázhatja a meghatározás szerint csak nagy távolságon működő TBE által keltett érdeklődést. Azt sem szabad elfelejteni, hogy a vasúti piacnak a Bizottság által kezdeményezett megnyitása idővel lehetővé kell, hogy tegye a Sernam számára, hogy a nemzetközi piac egyik új szegmensében is elhelyezkedjen. Egy ilyen (akár nemzeti, akár nemzetközi léptékű) helyzetben és figyelembe véve az e határozat által előírt feltételeket, a Sernamnak egy vagy több vállalati partnerkapcsolatot kell kialakítania a kitűzött céljainak elérése érdekében.

(195) A Sernam egészének életképessége: A saját átszervezési erőfeszítéseinek köszönhetően a Sernam majdnem teljes egészében meg tudta szüntetni az igényt az iránt a 67 m€ iránt, amellyel a Geodisnak hozzá kellett volna járulnia az átszervezéshez. Ez azt mutatja, hogy a Sernam önállóan képes volt megfelelően irányítani a tervezett átszervezés egy jelentős részét, ami nagyon jótékony hatással volt rá, különösen az MTI jövőbeni igazgatása terén.

(196) Ezen túlmenően az üzleti tervnek a Sernam eredményeivel kapcsolatos előírásai elfogadhatónak tűnnek, tekintve a Sernam által különösen a telephelyekkel (szám, elhelyezkedés és belső elrendezés), a személyzettel, a tevékenységekkel, az MTI-vel kapcsolatban végrehajtott más ésszerűsítéseket, valamint a Sernam által kidolgozott és megvalósított újító koncepciókat (az „expressz termékkálát” és a „TBE-t”) és azokat az ipari partnerkapcsolatokat, amelyekben a Sernam részt kíván venni (és amelyek e határozat szerint a vasúti (TBE) tevékenységek bővítésének feltételei) nem csak a nemzeti, hanem a nemzetközi expressz kézbesítési piac szintjén is, amelyen hatalmas mértékű fellendülés tapasztalható az elmúlt években, és amely továbbra is ígéretes lehetőségekkel rendelkezik.

⁽¹⁾ Az első megállási hely, amikor induláskor az árukat teherautóról átrakodják a TBE-re, a második pedig az, amikor a TBE megérkezik, és az árukat teherautóra rakodják.

(197) A Bizottság még a fent említett 41 m€ kiegészítő támogatás hiányában is úgy becsüli, hogy a Sernamnak a kitűzött határidőig sikerülni fog végrehajtani az átszervezést. Valójában jóllehet a Sernam a Sernam 1 határozattal engedélyezett támogatásoknak csak egy részével rendelkezik, a 2003. évi eredmény már valamivel jobb a tervezettnél (-85 m€ adózás előtti eredmény a tervezett -87 helyett), és ennek a Sernam üzleti tervében előre jelzetteknek megfelelően körülbelül 2005-2006-ra kell kiegyenlítődnie.

(198) Figyelembe véve a fent említett tényezőket, a Bizottság úgy véli, hogy a Sernam a francia hatóságok által közzétett ésszerű határidőn belül vissza tudja szerezni a tartós pénzügyi életképességét.

6.3.6. A piac torzulásának megakadályozása – kapacitáscsökkentés

(199) A francia hatóságok közlése szerint a Sernam már jelentősen csökkentette a kapacitásait, és a Sernam 1 határozatban előírtakhoz képest mostantól kezdve a 2005-2006-ig tartó átszervezési időszakban további csökkenéseket tervez a telephelyek száma, a személyzet és az árbevétel tekintetében. Ezen túlmenően a Sernam a gyűjtőfuvarozás és a hagyományos kézbesítés felől az expressz kézbesítés felé, illetve a közúti továbbítási mód felől az új vasúti koncepció, a TBE felé orientálódik. A TBE koncepciót a piac egyik olyan új szegmensében dolgozták ki, amelyen nincs túlkapacitás, és mind nemzeti, mind nemzetközi szinten további fejlődési lehetőségekkel rendelkezik. A francia hatóságok így eleget tettek a Sernam 1 határozatban fenntartott kritériumok egy bizonyos mennyiségének.

6.3.7 A verseny torzulásának megelőzése – konkrét ellentételezések

(200) A Bizottság mindenképp fenntartja, hogy

- intézkedéseket kell elfogadni annak érdekében, hogy a támogatás a lehető legkevesebb kedvezőtlen következménnyel járjon a konkurensok számára,
- az olyan piac(ok)on való jelenlét kényszerkorlátozása, ahol a vállalat működik, ellentételezést jelent a konkurensok számára,
- az ellentételezések különböző formákat ölthetnek attól függően, hogy a vállalat működik-e túlkapacitással rendelkező piacon vagy sem,

(201) Ezt követően a Bizottság fenntartsa a következő elemeket:

(202) Az érintett piacok: A Bizottság megállapítja, hogy a Sernam működésének fő piaci a gyűjtőfuvarozás, illetve a hagyományos és expressz kézbesítés francia

nemzeti piaci. Mindamellett e piacok alapvető elemei a közúti és vasúti fuvarozás.

(203) A vasúti fuvarozás („TBE” koncepció): A gyűjtőfuvarozás és a vasúti expressz kézbesítés fejlesztése (a „TBE” koncepció) tekintetében a francia hatóságok megerősítették a Bizottság felé, hogy „a SERNAM nincs monopolhelyzetben a TBE terén, mivel minden szereplő egyenértékű szolgáltatást tud rendelni a Fret SNCF-től. Jelenleg azonban a SERNAM egyetlen konkurense sem fordult ilyen igénnyel a Fret SNCF-hez. A Fret SNCF egyébként megerősíti, hogy kész azonos feltételek mellett egyenértékű szolgáltatást nyújtani minden olyan szereplőnek, aki azt tőle kéri. A maga részéről a SERNAM kedvezően reagált arra, hogy az egyik szereplő műszaki együttműködéssel kereste meg, mert le szeretne mérni a TBE megfelelőségét és hatékonyságát.”

(204) A Sernam által a TBE segítségével végzett gyűjtőfuvarozás és az új expressz kézbesítési termékskála olyan új, fejlődő piacon valósul meg, amely nem rendelkezik strukturális túlkapacitással. Figyelembe véve azt a tényt is, hogy a francia hatóságok a szükséges mértékben biztosították, hogy a Sernam ne élvezhessen monopolhelyzetet ezen a piacon, a Bizottság úgy véli, hogy a Sernamnak nem kell ellentételeznie az e szegmensben megvalósuló támogatást, és ezen belül folytathatja a fejlesztését.

(205) A közúti fuvarozás: Ezzel ellentétben a közúti fuvarozás egész Európában, így Franciaországban is strukturális túlkapacitással rendelkezik. Ezen túlmenően a hagyományos gyűjtőfuvarozás franciaországi piaca stagnálónak tekinthető, a szabványos küldemények („parcelek”) kézbesítése pedig visszaesést mutat.

(206) Az érdekelt felek jelzik, hogy a versenyt fokozza a vállalatok bezárása a franciaországi piacon, amelyek száma növekedett az elmúlt évihez képest, és amelyet – különösen a Sernam által gyakorolt – erős árverseny is jellemez.

(207) Le groupage et l'express: A Sernam a franciaországi gyűjtőfuvarozás, illetve a hagyományos és főleg az expressz kézbesítés fontos szereplője, és jelentős piaci részesedéssel rendelkezik a piacon lévő nagyszámú más szereplőhöz képest.

(208) Visszaélés a támogatással: Ezen túlmenően, figyelembe véve a támogatással való fent megállapított visszaélést és az átszervezési terv időtartamának növekedését, a Bizottság úgy véli, hogy a Sernamnak különös ellentételezést kell nyújtania azzal, hogy tartósan visszavonul az alapvetően túlkapacitással rendelkező piacokról a támogatás egy részét érintő jóváhagyás igazolása érdekében.

- (209) Az állami támogatások a strukturális túlkapacitással rendelkező, sőt visszaesést mutató piacokon történő folyósítása valójában azzal az azonnali következménnyel járt, hogy lehetővé tette egy vállalat számára, amelynek a bejelentett nehézségei miatt abba kellett hagynia a tevékenységét, hogy mesterségesen szélsőséges részesedéssel rendelkezzen a kérelmezett piacokon a pénzügyileg egészséges konkurens vállalatok kárára. Azt is el kell kerülni, hogy a támogatás azzal a nem kívánatos hatással járjon, hogy elűzze a pénzügyileg egészséges vállalatokat a kérelmezett piacokról azok javára, amelyek saját erőből képtelenek bizonyulnának a túlélésre.
- (210) Ebben az értelemben a Bizottság úgy véli, hogy a Sernamnak tartósan abba kell hagynia a tevékenységeit a túlkapacitással rendelkező piacokon, konkrétan a közúti gyűjtőfuvarozás, illetve hagyományos kézbesítés szegmensében.
- (211) Jóllehet a Sernam kezdeményezett egy ilyen visszavonulást, a Bizottság úgy véli, hogy ez nem elegendő, és azt tartósan kell megvalósítani. Emiatt szükségesnek ítélt olyan feltételeket szabni, amelyek i. lehetővé teszik a Sernam számára, hogy folytassa fejlesztéseit az innovatív diverzifikáció irányába és fejlődésben lévő (és így túlkapacitással nem rendelkező) piaci szegmensben, és ii. a túlkapacitással rendelkező, stagnáló vagy visszaesést mutató piaci szegmensekben lehetővé teszik a Sernam szolgáltatásainak más szereplők szolgáltatásaival való felváltását (aminek hatására e szegmensekben felszabadulnak a Sernam piaci résesedései). E feltételek a következők:
- A Sernam csak a vasúton történő („TBE” koncepciójú) kézbesítési tevékenységeit fejlesztheti. E tekintetben az SNCF garantálja, hogy az azt kérelmező minden más szereplőnek ugyanolyan feltételeket biztosít, mint a Sernamnak a vasúti teherszállítás, a „TBE” fejlesztéséhez.
 - Ezzel szemben a Sernamnak az e határozat kihirdetésének napjától számított két éven belül teljes egészében egy vagy több, nem az SNCF többségi tulajdonában lévő vállalat közúti fuvarozási eszközeivel és szolgáltatásaival kell felváltania a saját közúti fuvarozási eszközeit és szolgáltatásait.
 - A Sernam saját közúti fuvarozási eszközei és szolgáltatásai alatt a Sernam tulajdonában lévő vagy általa lízingelt vagy bérbe vett közúti eszközök – azaz a közúti fuvarozási járművek – összességét kell érteni;
 - A Sernam közúti tevékenységét átvevő vállalatoknak saját erőforrásból kell biztosítaniuk a közúti fuvarozási szolgáltatás teljes egészét.
- (212) Egy ilyen felváltási kötelezettség kétségtelenül kihívást jelent a vállalat számára. A Sernam teljes, 414 m€ összegű árbevételéből valójában mintegy [...] m€ származik a közúti fuvarozási tevékenységekből, a gyűjtőfuvarozás árbevétele pedig [...] m€. Mindamellett a közúti tevékenységek felváltásának az életképesség befolyásolása nélkül végrehajthatónak kell lennie az alábbi okok miatt:
- A Sernamnak gyorsan egy vagy több vállalati partnerkapcsolatot kell kialakítania annak érdekében, hogy a Sernam vasúti szolgáltatásának (TBE) indulási és érkezési pontjain felváltsa a küldemények közúton történő továbbítását, azaz a közúti fuvarozási járműveket. Mivel a francia hatóságok már mindenképpen tervezték és bejelentették a vállalati partnerkapcsolatokat, és a Sernam kivonását a közúti fuvarozásból, ez a feltétel csak a szándékaik megvalósítását biztosítja.
 - Mivel a Sernam átszervezése az új expressz kézbesítési termékskála és az új, teljes egészében megalapozottnak és hitelesnek tűnő gazdasági kilátásokkal rendelkező TBE vasúti fuvarozási koncepció kombinálása köré összpontosul, a Sernam minden bizonnyal képes lesz elhelyezkedni ebben a fejlődési potenciállal rendelkező, új piaci szegmensben.
- (213) Másrészt a Bizottság kérésére, amely ragaszkodott annak elkerüléséhez, hogy a Sernam monopolhelyzetbe kerülhessen a vasúti expressz teherfuvarozás terén, a francia hatóságok írásban ⁽¹⁾ megerősítették, hogy a vasúti kézbesítési szolgáltatás végzése iránt potenciálisan érdeklődő minden más szereplő a Sernamnak biztosított feltételekkel azonos elbírálás alá esik. A Bizottság úgy véli, hogy így elkerülhető a tényleges vagy jogi monopólium minden kockázata, és egyedül a piacra való belépés korlátai ⁽²⁾ maradnak meg.
- (214) Ezenkívül a TBE fejlesztési stratégiája közvetlenül illeszkedik a Bizottság közlekedési politikájához, mivel előmozdítja a „közútról a vasútra” való modális váltást. A Bizottság e tekintetben úgy véli, hogy egy olyan vállalat, amely oly módon diverzifikálódik, hogy nagy távolságon lehetővé teszi jelentős mennyiségű áru közútról a vasútra való áthelyezését, megérdemli, hogy lehetőséget kapjon egy ilyen lehetőség végrehajtására, ha eközben valóban visszavonul a túlkapacitással rendelkező piacokról.
- (215) Ebből kifolyólag a Bizottság úgy véli, hogy elérték az alábbi célokat:
- a Sernam átszervezése,
 - a tartós életképesség visszaszerzését lehetővé tevő módon,

⁽¹⁾ A francia hatóságok 2004. április 14-én kelt levele.

⁽²⁾ E belépési korlátok alapvetően az ilyenfajta működéshez szükséges előzetes know-how-t és a szükségletekhez alakított vagonokkal való rendelkezést jelentik, tekintettel arra, hogy legalább a Sernam esetében a vasúti vontatást az SNCF végzi.

- a közúti fuvarozási tevékenységeinek expressz vasúti fuvarozással való felváltása és a közúti tevékenységnek az SNCF-től független, más vállalatok általi átvétele révén,
- a tagállamok közötti kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes mértékben nem érintő módon.
- (216) A Bizottság ezért figyelembe veszi a francia hatóságoknak a Sernam társaság egészének mostantól [...]ig – aktívakkal és passzívakkal együtt – történő privatizációjára irányuló szándékát. Ezzel összefüggésben a Bizottság emlékeztet arra, hogy ha egy ilyen tranzakciót piaci áron hajtanak végre egy független szakértő által igazoltan az összes konkurens számára átlátható és nyitott eljárás keretében az SNCF-fel jogi kapcsolatban nem lévő társaság felé, a vásárlónak nem kell visszaadnia az összegegyeztetetlennek minősített 41 millió euro összeget. Valójában a Bíróság ítélezési gyakorlata szerint az átvevőt nem tekintik úgy, mint aki előnyben részesült volna a piacon működő más szereplőkkel szemben.
- (217) A Bizottság arra is emlékeztet, hogy a Sernam egészének (aktíváinak és passzíváinak) a francia hatóságok által tervezett értékesítése esetén a határozat feltételeit (a Sernam közúti tevékenységének átadása más vállalatoknak és a Sernam tevékenységének diverzifikálása a vasúti teherszállítás felé) minden esetben alkalmazni kell. Ezzel szemben, ha a Sernamnak „egyben” kellene értékesítenie az aktívait, a Bizottság emlékeztet arra, hogy a társaság átszervezésével kapcsolatban fent említett két feltétel nem érvényes, tekintve, hogy a Sernam már nem a jelenlegi cégforma szerint működik, és a piaci részesei felszabadulnak a független átvevő számára (aki a Sernam aktíváival ténylegesen végezheti annak tevékenységeit).
- 6.3.8. A támogatás minimumra korlátozása
- (218) A fent említettek szerint a 41 m€ kiegészítő támogatás alapvetően azért vált szükségessé, mert a francia hatóságok nem tartották be a Sernam 1 határozatot. Egy ilyen kiegészítő támogatási összeg biztosítása indokolatlan, mivel egy olyan vállalatnak szánták, amely alapvetően még egy strukturális túlkapacitással rendelkező, stagnáló, sőt visszaesést mutató piacon működött. Ezen kívül a Sernam nem rendelkezhet olyan fölösleges likviditással, amelyet feltehetőleg a verseny eltorzulásával járó tevékenységekre fordíthat, és amely nem kötődik az átszervezési folyamathoz, különösen az érvényesített árak terén. Emiatt a Bizottság úgy véli, hogy a 41 m€ kiegészítő támogatás juttatása indokolatlan a Sernam 1 határozatban eredetileg értesített és jóváhagyott 503 m€ teljes összeghez képest.
- (219) Emellett kizárható a Geodis eredetileg 67 m€ körüli, esetleges támogatás formájában tervezett hozzájárulása a Sernam átszervezéséhez, mivel nem lesz többé szükség erre a hozzájárulásra. Valójában azt a körülbelül 67 m€ összegű szükségletet, amelyet a Geodisnak hitelkeret formájában kellett volna biztosítania, a Sernam által a vevők számára biztosított hitelek csökkentése révén finanszírozták. E mintegy 67 m€ összegű pénzeszköz mobilizálása érdekében a Sernam névérték alatt vagy értékpapírokkal átruházhatta volna a vevői követeléseit annak érdekében, hogy egy pénzintézettől szerezze meg a megfelelő erőforrásokat. A Sernam valójában jobb megoldást választott, mivel alapos munkát végzett, amelynek keretében csökkentette a vevői követeléseit, ami lehetővé tette számára a megfelelő erőforrások mobilizálását és így az MTI megfelelő mértékű csökkentését. Egy ilyen eljárás valóban jobb, mint a fent ismertetett külső finanszírozás, tekintve, hogy jótékony hatással van a Sernam mérlegére, és (a vevői követelések időtartamának csökkentése miatt) lehetővé teszi a jövőbeni tevékenységek fokozott biztonságát.
- (220) Emiatt a Bizottság figyelembe veheti, hogy a Sernam a vevői követelésekben túl hosszú ideje lekötött erőforrásainak mobilizálásával egyenértékű, sőt a külső finanszírozásnál jobb eszközzel váltotta fel a Geodis 67 m€ összegű elmaradt hozzájárulását.
- (221) A jelenlegi (az alábbi táblázatban Sernam 2 névvel jelölt) helyzetben a Sernam átszervezéséhez nyújtott támogatás mértéke így 81 %-os a Sernam 1 anyagban említett 87 %-hoz képest. Ez figyelembe veszi, hogy a Sernam saját erőforrásból pótolta a Geodis 67 m€ összegű elmaradt finanszírozását, és saját forrásból kell biztosítania a további 41 m€ finanszírozási igényt, amelyet a társaságnak különösen a közúti tevékenységének értékesítéséből és más módon kell majd tudnia megtenni.
- (222) Az 556 m€ összeghez ⁽¹⁾ hozzáadódik az SNCF 34 és 21 m€ összegű ellentételezése az SNCF és a Sernam között a poggyásznak, a sajtótermékeknek és az eszközöknek az SCS Sernam 2000-es pénzügyi évének tizenegy hónapjában történő fuvarozásáról létrejött szerződések címén, amelyek kompatibilis állami támogatásra jogosultak voltak a Sernam 1 határozat értelmében. Tekintettel arra, hogy Franciaország betartotta azt a kötelezettségét, hogy megnyitja a a poggyász, a sajtótermékek és az eszközök SNCF részére történő fuvarozásának piacát, a Bizottság fenntarthatja a Sernam 1 határozat értékelését, amely szerint a fent említett szerződések címén a 2000-es pénzügyi év tizenegy hónapjában folyósított 55 m€ összeg engedélyezhető a Sernam átszervezésének keretében.

⁽¹⁾ Ez áll az SNCF 448 m€ összegű átszervezési finanszírozásából, a Geodis által elmulasztott 67 m€ összeg Sernam általi finanszírozásából (a Sernam valójában csökkentette ezt a finanszírozási igényt azáltal, hogy saját forrásból átszervezési intézkedéseket hajtott végre) és a javasolt 41 m€ összegű kiegészítő támogatásnak a Sernam forrásaiból történő finanszírozásából.

(223) Átszervezési költség

m€	Sernam 1	Változás	Sernam 2
Átszervezési költség	515	41	556
Összesen (1)	515		556

Finanszírozási források

m€	Sernam 1	Változás	Sernam 2
Az átszervezés SNCF általi finanszírozása	448		448
Geodis általi finanszírozás	67	-67	0
Sernam általi finanszírozás		67	67
A Sernamtól származó egyéb pénzeszközök		41	41
Összesen (2)	515		556

Sernam 1 átszervezési támogatás mértéke, %	87		
Sernam 2 átszervezési támogatás mértéke, %			81

A szerződésekhez nyújtott támogatások, m€	55		55
Összesen (3)	55		55

m€	Sernam 1		Sernam 2
Az átszervezés SNCF általi finanszírozása	448		448

m€	Sernam 1		Sernam 2
A szerződésekhez nyújtott támogatások, m€	55		55
Összesen (4) A támogatás teljes összege	503		503

6.3.9 A feltételek végrehajtása és betartása

- (224) Franciaország köteles éves jelentést benyújtani az átszervezés alakulásáról és e határozat betartásáról. Mindamellett az elsőt legkésőbb a határozat értesítési napjától számított hat hónap elteltével kell benyújtani.

7. VÉGKÖVETKEZTETÉSEK

- (225) A Bizottság megállapítja, hogy Franciaország 503 m€ összegű támogatást ⁽¹⁾ juttatott a Sernam 1 határozatban jóváhagyott különféle jogcímenek, és jogtalanul 41 m€ összegű kiegészítő támogatást folyósított.

- (226) Mindazonáltal, figyelembe véve

— a francia hatóságok által a Bizottság kifejezett kérésére adott írásbeli kötelezettségvállalást, hogy az a Sernam nem részesül kedvezőbb elbánásban az SNCF részéről, és nem fog tudni monopolhelyzetbe kerülni a vasúti (expressz) teherfuvarozás piacán,

— a Sernam által (az üzemi telephelyekkel, a fuvarozási tervével, a már végrehajtott kapacitáscsökkentéssel, valamint az új expressz kézbesítési termékskálát és a TBE-t érintő alapvető újításokkal kapcsolatban) megkezdett alapos átszervezést és

— az e határozat által előírt feltételeket,

a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Sernam részére juttatott 503 m€ összegű támogatás összhangban van a Szerződéssel, tekintettel arra, hogy

— a Sernam életképessége ésszerű határidőn belül helyreállítható,

⁽¹⁾ Ez az összeg áll az SNCF által folyósított 448 m€ tiszta átszervezési támogatásból és a szerződésekért folyósított 55 m€ támogatásból, ami összesen 503 m€.

- a verseny nem torzul el a közös érdekekkel ellentétes intézkedés miatt,
- a támogatást a szükséges minimumra csökkentik, mivel a Sernam 1 határozat által jóváhagyott finanszírozási szükséglet teljes összege (570 m€⁽¹⁾) 67 m €-val csökken a Geodis hozzájárulásának elmaradása miatt, azonban ezt finanszírozza az erőforrások Sernam általi mobilizálása, amely kamatokkal együtt fedezi a 41 m€ összegű kiegészítő támogatást.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Sernam cég javára 2001 májusában jóváhagyott, 503 millió euró összegű állami támogatás összhangban van a közös piaccal a 3. és 4. cikkben előírt feltételek mellett.

(2) A Franciaország által a Sernam cég részére folyósított, 41 millió euró összegű állami támogatás összegegyeztetetlen a közös piaccal.

2. cikk

(1) Franciaország megtesz minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy visszavegye annak kedvezményezettjétől az 1. cikk (2) bekezdésében említett és jogtalanul rendelkezésre bocsátott támogatást.

(2) A visszavétel haladéktalanul történik a nemzeti joggal összhangban, olyan mértékben, amennyire az lehetővé teszi e határozat azonnali és eredményes végrehajtását. A támogatás visszavétele kamatokkal együtt történik, amelyet a kedvezményezett számára történő rendelkezésre bocsátás napjától a visszavétel napjáig számítanak. A kamatokat a regionális felhasználású támogatások támogatástartalmának kiszámításához használt referencia-kamatláb alapján számítják ki

3. cikk

(1) A (2) bekezdésre is figyelemmel a következő feltételeket kell teljesíteni:

- a) A Sernam csak a vasúton történő, expressz zárt tehervonat („TBE”) koncepciójú kézbesítési tevékenységeit fejlesztheti. E tekintetben az SNCF garantálja, hogy az azt kérelmező minden más szereplőnek ugyanolyan feltételeket biztosít,

mint a Sernamnak a vasúti teherszállítás, a „TBE” fejlesztéséhez.

- b) Ezzel szemben a Sernamnak az e határozat kihirdetésének napjától számított két éven belül teljes egészében egy vagy több, jogilag és gazdaságilag az SNCF-től független és nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárásban kiválasztott vállalat közúti fuvarozási eszközeivel és szolgáltatásaival kell felváltania a saját közúti fuvarozási eszközeit és szolgáltatásait.

A Sernam saját közúti fuvarozási eszközei és szolgáltatásai alatt a Sernam tulajdonában lévő vagy általa lízingelt vagy bérbe vett közúti eszközök – azaz a közúti fuvarozási járművek – összességét kell érteni;

A Sernam közúti tevékenységét átvevő vállalatoknak saját erőforrásból kell biztosítaniuk a közúti fuvarozási szolgáltatás teljes egészét.

- (2) Amennyiben mostantól fogva [...]ig a Sernam egyben, piaci áron, átlátható és nyílt eljárásban értékesíti az aktívait az SNCF-fel jogi kapcsolatban nem lévő társaságnak, az (1) bekezdés feltételei nem alkalmazandók.

4. cikk

A Sernam mindenfajta részleges vagy teljes értékesítésének piaci áron és az összes konkurens számára átlátható és nyílt eljárás során kell történnie. Ilyen körülmények között a 41 m€ támogatás visszafizetése a Sernamot terheli, amennyiben az tovább létezik.

5. cikk

Franciaország az e határozat kihirdetésének napjától számított két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot az annak való megfelelés érdekében elfogadott intézkedésekről.

6. cikk

E határozat címzettje a Francia Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2004. október 20-án.

a Bizottság részéről
Loyola de PALACIO
alelnök

⁽¹⁾ Ez az összeg áll az SNCF által juttatott 448 m€-ból, a szerződésekért járó 55 m€-ből és a Geodis elmaradt 67 m€ összegű finanszírozásából.