

II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 20 de Outubro de 2004

relativa ao auxílio estatal parcialmente executado pela França a favor da empresa Sernam

[notificada com o número C(2004) 3940]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2006/367/EC)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

1. PROCEDIMENTO

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 62.º,

Tendo em conta as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldades ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE ⁽²⁾,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações ⁽³⁾, nos termos dos referidos artigos, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

(1) Por carta de 23 de Maio de 2001 (n.º D/288742), a Comissão informou a França da sua decisão de autorizar o auxílio à reestruturação da Sernam (a seguir, «a decisão de 23 de Maio de 2001» ou «a decisão Sernam 1»).

(2) Através de carta com data de 17 de Junho de 2002 (registada nessa mesma data com o número A/60693), as autoridades francesas apresentaram um primeiro relatório anual sobre a reestruturação da Sernam, bem como um novo protocolo de acordo entre a SNCF e a Geodis, que indicam que os auxílios aprovados em 23 de Maio de 2001 haviam sido executados em condições distintas das que serviram de base à decisão da Comissão de 23 de Maio de 2001. Em carta de 30 de Outubro de 2002 (registada em 31 de Outubro de 2002 com o número A/69194), a França comunicou informações suplementares. Em 27 de Novembro de 2002, a Comissão enviou uma carta a França, a que esta respondeu por carta datada de 30 de Janeiro de 2003 (registada em 31 de Janeiro de 2003 com o número A/12246). As autoridades francesas e os serviços da Comissão reuniram em 29 de Agosto de 2002, 25 de Fevereiro de 2003 e 22 de Março de 2004. As autoridades francesas forneceram informações adicionais na reunião de 22 de Março de 2004 e em carta datada de 14 de Abril de 2004.

(3) A Comissão encomendou um estudo de mercado a um perito independente, que apresentou o seu relatório no início de Junho de 2004.

⁽¹⁾ JO C 288 de 9.10.1999, p.2

⁽²⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p.1. Regulamento com a última redacção, que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 794/2004 (JO L 140 de 30.4.2004, p.1).

⁽³⁾ JO L 182 de 1.8.2003, p.2.

- (4) Por outro lado, por carta de 8 de Julho de 2002 (registada em 15 de Julho de 2002 com o número A/62493), a Comissão recebeu uma denúncia (formula-da conjuntamente por várias entidades, a seguir «os autores da denúncia») relativa ao processo Sernam. Em 3 de Setembro de 2002 e 29 de Janeiro de 2003, os serviços da Comissão reuniram com os autores da denúncia. Por carta de 13 de Dezembro de 2002 (registada em 17 de Dezembro de 2002 com o número A/72603), os autores da denúncia requereram pela primeira vez à Comissão que intervisse, sob pena de interpor uma acção por omissão, requerimento esse que confirmaram por carta de 24 de Abril de 2003 ⁽¹⁾, tendo ainda enviado à Comissão várias outras cartas, entre as quais uma datada de 4 de Fevereiro de 2003 ⁽²⁾, duas com data de 28 de Fevereiro de 2003, uma das quais enviada em 4 de Março de 2003 ⁽³⁾, e duas outras datadas de 10 de Março de 2003 ⁽⁴⁾ e 15 de Setembro de 2003 ⁽⁵⁾. Os autores da denúncia requereram uma segunda vez a intervenção da Comissão, sob pena de acção por omissão, em cartas datadas de 13 e 18 de Fevereiro de 2004 ⁽⁶⁾, tendo enviado outras cartas em 19 de Maio ⁽⁷⁾, 10 de Junho e 9 de Setembro. A Comissão respondeu, nomeadamente, por cartas de 7 de Fevereiro de 2003 (resposta ao primeiro requerimento), 25 de Fevereiro, 17, 20 e 21 de Março e 8 de Maio de 2003 (resposta à confirmação do requerimento) e 19 de Março de 2004 (resposta ao segundo requerimento).
- (5) Por carta de 30 de Abril de 2003, a Comissão notificou a França da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente ao auxílio em apreço (Decisão n.º C 32/03).
- (6) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁸⁾. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre o auxílio.
- (7) A Comissão transmitiu a França, por carta de 26 de Setembro, as observações que lhe foram apresentadas, dando-lhe a possibilidade de as comentar, tendo recebido os referidos comentários em carta datada de 26 de Novembro de 2003.

2. DESCRIÇÃO

Apresenta-se seguidamente uma descrição sucinta do auxílio. Para mais elementos, remete-se para a decisão de 23 de Maio de 2001 e para a decisão de 30 de Abril de 2003 que dá início ao procedimento.

⁽¹⁾ Registada em 25 de Abril de 2003 com o número A/18967.
⁽²⁾ Registada em 7 de Fevereiro de 2003 com o número GAB.LdP 490.
⁽³⁾ Registada em 5 de Março de 2003 com o número A/14685.
⁽⁴⁾ Registada em 11 de Março de 2003 com o número GAB.LdP 899.
⁽⁵⁾ Registada em 17 de Setembro de 2003 com o número A/29815.
⁽⁶⁾ Registadas na DG TREN em 26 de Fevereiro de 2004 com o número A/14167.
⁽⁷⁾ Registada em 24 de Maio de 2004 com o número A/21123.
⁽⁸⁾ JO C 182 de 1 de Agosto de 2003, p. 2. O prazo para a apresentação de observações pelos interessados terminava em 1 de Setembro de 2003. A pedido das partes interessadas que apresentaram observações, a Comissão prolongou-o até 15 de Setembro de 2003.

2.1 Estrutura da Sernam

- (8) Conforme indicado na decisão de 23 de Maio de 2001, a Sernam foi criada em 1970 enquanto serviço interno da SNCF que agrupava todas as actividades de transporte de encomendas. Em 1993, procedeu-se a uma reorganização, que levou à criação da «Sernam Domaine» e da filial «Sernam Transport SA». A Sernam Domaine continuou a ser um serviço interno da SNCF e a Sernam Transport SA foi constituída como filial a 100% da SNCF, detentora, por sua vez, de vinte e quatro filiais ⁽⁹⁾, por intermédio das quais exercia as suas actividades de transporte rodoviário.
- (9) O grupo integrado pela Sernam Transport SA e as suas filiais (a seguir, «o grupo Sernam Transport»), constituído em 1993, sempre se manteve mais ou menos em equilíbrio financeiro. Em contrapartida, os resultados do serviço interno Sernam Domaine sofreram uma deterioração progressiva a partir de 1992, mas só em 1996, em parte devido às fortes tensões sociais vividas na SNCF, pôde ser instituído um plano de recuperação. No entanto, como os resultados continuassem a degradar-se, a SNCF iniciou um processo de reflexão com vista a sanar a situação da Sernam Domaine.
- (10) Em 1 de Fevereiro de 2000, a Sernam Domaine foi transformada em filial a 100% da SNCF e esta última criou então uma nova sociedade em comandita simples (a seguir, «SCS Sernam»), com personalidade jurídica distinta. A SCS Sernam detém os activos imobilizados da antiga Sernam Domaine e as participações da Sernam Transport SA. Por conseguinte, a Sernam Transport SA, filial da SNCF, tornou-se filial a 100% da SCS Sernam, mantendo-se embora uma sociedade distinta e *holding* das suas vinte e quatro filiais.
- (11) A reestruturação objecto da presente decisão respeita à SCS Sernam (embora esta tenha sido transformada em sociedade anónima, na sequência do protocolo de acordo assinado pela SNCF e a Geodis em 21 de Dezembro de 2001, e os 15% da SCS Sernam vendidos respectivamente à Geodis e à COGIP tenham sido readquiridos pela SNCF).

2.2 Actividades da Sernam

- (12) Criada em 1970, a Sernam efectua principalmente transportes de encomendas (carga fraccionada) no mercado da grupagem, que inclui essencialmente os serviços de entregas clássico (entrega geralmente em 24 a 48 horas) e expresso (entrega geralmente em menos de 24 horas), e, em menor grau, no mercado do afretamento (transporte de mercadorias em camião completo de ponto a ponto) e da logística (entrepasto, armazenagem, preparação das encomendas, consolidação).

⁽⁹⁾ Vinte e quatro filiais de pequena dimensão à data de 31 de Dezembro de 2000.

- (13) Conforme indicado na decisão Sernam 1, a grupagem pode definir-se, em geral, como a actividade que consiste em recolher as mercadorias nos clientes remetentes, reuni-las numa agência expedidora, encaminhá-las para a agência destinatária e, finalmente, entregá-las aos clientes destinatários. As operações de grupagem são necessárias para otimizar a utilização dos meios de transporte; a empresa de grupagem assegura o transporte de remessas grupadas, provenientes de vários carregadores e destinadas a diferentes destinatários. Aparentando-se ao mercado do transporte de mercadorias, a grupagem constitui todavia um mercado distinto, caracterizado quer pela dimensão das unidades transportadas (do simples pacote a remessas de várias toneladas) quer pelo facto de assegurar o transporte de remessas provenientes de vários carregadores e destinadas a diferentes destinatários.
- (14) Nas suas actividades, a Sernam recorria essencialmente ao transporte por estrada (camião). A expedição de encomendas por caminho-de-ferro clássico foi abandonada com a introdução do novo plano de transporte mencionado no plano de reestruturação. A Sernam desenvolveu entretanto um novo conceito de expedição ferroviária, o «Train Bloc Express» (comboio-bloco expresso) (a seguir, «TBE»), que intervém na parte central da expedição dos fluxos de encomendas em modo clássico e expresso em distâncias superiores a 400 km, nomeadamente o transporte de bagagem dos clientes da SNCF e da imprensa, entre a região parisiense e o sul de França.
- (15) Em 2000, cerca de 58% do volume de negócios total de 552 milhões de euros (a seguir, «M€») respeitavam às actividades de grupagem em França (essencialmente, o serviço de entregas clássico e expresso e as entregas nocturnas). 18% aproximadamente correspondiam ao mercado do afretamento, 10,7% à logística, 6,3% ao transporte de imprensa e de bagagens por conta da SNCF, 4% a actividades diversas, como o transporte de fornecimentos, e 3% às actividades internacionais.
- (16) As autoridades francesas indicam igualmente que «o tráfego SERNAM directamente servido pelo TBE representa actualmente um volume de negócios de [...] M€ (no total de [...] M€ da actividade de grupagem)». Em 2003, o volume de negócios real da Sernam cifrou-se em 414 M€ e deverá atingir os 443 M€ em 2006.
- (17) Em 2003, a actividade de transporte rodoviário da Sernam representava um volume de negócios de [...] M€, dos quais [...] M€ correspondiam à actividade directamente desenvolvida pela Sernam e [...] M€ à actividade desenvolvida por uma sua filial, a Sernam Transport Route (a seguir, «STR»). O Grupo Sernam dispõe de uma frota de [...] unidades tractoras (44t), [...] semi-reboques (24t), [...] pesados (entre 3,5t e 12t) e [...] ligeiros (menos de 3,5t). Em termos de camiões e motoristas, a Sernam (grupo) dispõe de [...] camiões e [...] motoristas assalariados. Deste total, [...] camiões e [...] motoristas provêm da STR. [...].

2.3 Capacidade do mercado da Sernam (estudo independente)

- (18) A Comissão encomendou um estudo a um perito independente (a seguir, «o perito»), com o objectivo de determinar a capacidade dos segmentos de mercado em que a Sernam opera e a posição desta nesses mercados ⁽¹⁾.
- (19) Segundo o perito, a Sernam é considerada o mais importante serviço de entregas expresso em França, embora, ainda segundo o perito, tal apreciação dependa de como se defina o mercado. A Sernam opera sobretudo no mercado nacional francês. Em 2000, esta sociedade detinha 7% do mercado da grupagem e do transporte de encomendas (obedecendo a parâmetros específicos [*parcels*]), a Geodis 12% e La Poste 25%. Em termos de quotas no mercado francês da grupagem, La Poste detém 28,1%, a Geodis 15,3%, a Deutsche Post 8,7%, a TNT 7,9%, a Mory 6,4% e a Sernam 5,2%, seguindo-se treze outras empresas com alguma expressão, que detêm entre 4 e 0,8% do mercado.
- (20) Em termos do número de instalações em França (para a grupagem, as encomendas normalizadas e o expresso), o perito refere a Geodis/Calberson, com 204 instalações, a TNT, com 120, La Poste TAT e Geopost DPD, com 85, a Sernam, com 57, o Grupo Joyeau (actualmente parte da Schenker), com 53, e a DPWN, com 20.
- (21) Segundo o perito, a Sernam opera principalmente:
- no segmento da grupagem/serviço de entregas expresso em França (que consiste na triagem [grupagem] e transporte, por estrada e caminho-de-ferro, de encomendas, ou mesmo remessas de várias toneladas, normalmente em menos de 24 horas);
 - no segmento da grupagem/serviço de entregas clássico em França (que consiste na triagem [grupagem] e transporte, por estrada e caminho-de-ferro, de encomendas, ou mesmo remessas de várias toneladas, normalmente em 24 a 48 horas);
 - com menor expressão, nos segmentos do afretamento, da logística e da preparação de encomendas e consolidação, bem como das entregas internacionais.

⁽¹⁾ *Jacobs Consultancy*: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, Contrato-quadro N.º TREN/CC/04-2002, Encomenda N.º 2004/001/14 – S07.30053, Maio de 2004.

* Texto omitido por respeitar a segredos comerciais ou informações confidenciais.

- (22) Grupagem/serviço de entregas «expresso»: Segundo o perito, o mercado dos serviços de entregas expresso, normalmente em menos de 24 horas, registou um forte crescimento na Europa, em particular em França, nos últimos vinte anos, mas a rápida entrada das empresas de transportes neste segmento do mercado fez cair os preços. Em França, há que diferenciar o expresso internacional, que conheceu uma expansão colossal nos últimos quinze anos, do expresso nacional, cujo crescimento foi bastante mais modesto. Prevê-se contudo que este último segmento venha a registar no futuro um certo crescimento, associado nomeadamente à retoma económica geral esperada para França. O perito indica que o crescimento do mercado nacional do expresso dependerá essencialmente da expansão do comércio electrónico e também que 74% das empresas francesas mais importantes recorrem já regularmente aos serviços de entregas expresso.
- (23) Grupagem/serviço de entregas «clássico»: Esta actividade consiste no transporte, normalmente por estrada, mas também por caminho-de-ferro, de remessas de menos de três toneladas entre dois pontos num prazo de 24 a 48 horas, geralmente com grupagem/desgrupagem intermédia.
- (24) Relativamente à situação destes segmentos de mercado em França, o perito indica que:
- O segmento da grupagem está em estagnação, embora se espere algum crescimento.
 - O segmento do transporte clássico de encomendas (obedecendo a parâmetros específicos [*parcels*]) continuará a declinar, à semelhança do decréscimo geral do volume de correio postal em resultado da sua substituição pelo correio electrónico.
- (25) O perito conclui que o mercado da grupagem/serviço de entregas clássico se encontra no essencial em estagnação, embora se preveja um certo crescimento, e que o transporte de encomendas normalizadas (obedecendo a parâmetros específicos) está em declínio devido ao crescimento do correio electrónico.
- (26) Conforme se indica atrás, a grupagem constitui um mercado distinto, embora aparentado ao mercado do transporte de mercadorias. Com efeito, a grupagem caracteriza-se, por um lado, pela triagem das mercadorias e pela variada dimensão destas (do simples pacote a remessas de várias toneladas) e, por outro lado, pelo facto de as mercadorias transportadas serem provenientes de vários carregadores e se destinarem a diferentes destinatários. Os dois aspectos da grupagem são, portanto, a triagem e o transporte de mercadorias de uma certa dimensão. Embora a triagem permita otimizar a utilização dos meios de transporte, o objectivo principal da operação no seu conjunto continua a ser um transporte eficiente das mercadorias.
- (27) Desde que abandonou os meios de transporte ferroviários clássicos, a Sernam efectua o transporte de mercadorias grupadas essencialmente por estrada, em camião, tendo embora desenvolvido um conceito inovador, o «comboio-bloco expresso» (TBE), explicado mais adiante, na secção consagrada aos comentários de França. Será útil, portanto, analisar a capacidade dos mercados do transporte rodoviário e do transporte ferroviário.
- (28) Transporte rodoviário na Europa: Segundo o perito, no conjunto da Europa, o transporte rodoviário – um elemento essencial dos serviços de grupagem/entregas/transporte de encomendas normalizadas – é um mercado em que as barreiras à entrada são ténues e que sofre, em consequência, de sobrecapacidade estrutural permanente⁽¹⁾, o que é confirmado pela queda dos preços registada nos últimos cinco a sete anos.
- (29) O perito indica que o mercado francês relevante se caracteriza em geral por uma concorrência feroz e que há uma forte tendência para a concentração de empresas.
- (30) Transporte ferroviário: São identificados três subgrupos:
- O perito não prevê qualquer crescimento do mercado da grupagem e do transporte de encomendas por via ferroviária clássica. A concorrência é fortíssima e há uma certa tendência para a concentração. Além disso, como a SNCF está a reduzir o número de estações servidas, para a Sernam as possibilidades de utilizar o comboio para expedir as encomendas são reduzidas.
 - Isso é válido tanto para a expedição por comboio clássico como para a expedição por TGV em França.
 - Segundo o perito, o TBE desenvolvido pela Sernam apresenta um certo potencial de crescimento, embora pouco significativo no conjunto do mercado da expedição de encomendas por via ferroviária em França dada a sua actual baixa quota de mercado. O serviço de entregas expresso por TBE apresenta, no entanto, o inconveniente de obrigar a, no mínimo, duas interrupções na operação de transporte⁽²⁾.
- (1) O recente alargamento parece ter melhorado temporariamente a situação. Não obstante, o facto de grande número de empresas de transportes subcontratar o transporte rodoviário de mercadorias a transportadores mais baratos dos novos Estados-Membros deverá aumentar a pressão exercida sobre os preços no mercado do transporte rodoviário.
- (2) Uma para o transbordo das mercadorias do camião para o comboio, à partida, e outra para o transbordo das mercadorias do comboio para o camião, à chegada.

(31) O perito da Comissão faz referência a um estudo da Mercer Management Consulting (cf. Mercer on Travel and Transport, Volume X, N.º 1, Outono 2003/Inverno 2004), no qual se indica que a posição concorrencial do sector do transporte ferroviário de mercadorias é fraca mas não desesperada. O caminho-de-ferro oferece vantagens que devem ser exploradas, mas isso exige um repensar parcial do conceito do transporte ferroviário de mercadorias.

(32) Segundo estes peritos, as redes ferroviárias, dados os seus custos elevados, serão mais bem aproveitadas com a oferta de produtos e preços diferenciados associada a uma gestão sofisticada das receitas (*yield management*). Seria contudo necessário adaptar a política de vendas, a fim de que os preços sejam fixados em função não do poder negocial de cada parte mas do valor do transporte (*value based pricing*).

(33) Para tanto considera a Mercer que as empresas de transporte ferroviário deveriam normalizar os seus produtos e serviços de transporte e fixar os preços em função do valor do produto/serviço oferecido, para que os clientes possam entender facilmente a sua estrutura. Segundo a Mercer, tratar-se-ia de:

(a) estabelecer módulos de produtos (em função, por exemplo, de parâmetros de tempo, preço ou fiabilidade do produto de transporte oferecido),

(b) definir, seguidamente, os tipos de produtos de base a oferecer (por exemplo, um transporte de duração normalizada ou expresso ou um transporte «barato») e

(c) escolher soluções de transporte normalizadas para esses diferentes tipos de produtos.

(34) À luz do parecer destes peritos, é de concluir que o mercado da expedição de encomendas por comboio normal sofre de excesso de capacidade e não tem futuro, pois o TGV é limitado e por TBE apresenta algum potencial de crescimento a nível do mercado nacional francês, mas este é um segmento actualmente ainda pouco desenvolvido.

2.4 A SNCF – recapitulação

(35) Criada em 1938 com o estatuto de sociedade anónima, a SNCF tornou-se, a partir de 1 de Janeiro de 1983, uma empresa pública industrial comercial (a seguir, «EPIC») ⁽¹⁾. Com a modificação introduzida pela lei de

13 de Fevereiro de 1997, que cria a empresa pública Réseau Ferré de France (a seguir, «RFF»), a SNCF (EPIC) passou a ter por objectivo ⁽²⁾:

— explorar os serviços de transporte ferroviário na rede ferroviária nacional, segundo os princípios do serviço público, e

— assegurar a gestão da infra-estrutura, segundo os mesmos princípios, sob mandato da RFF na forma de convenção.

(36) A SNCF tem um Conselho de Administração com 18 membros, dos quais: i) sete representam o Estado, ii) cinco, entre os quais se conta pelo menos um representante dos utentes, são escolhidos pela sua competência e nomeados por decreto e iii) seis são eleitos pelos assalariados da empresa e das suas filiais, um dos quais em representação dos quadros. O presidente do Conselho de Administração é nomeado, por proposta deste último, por decreto do Conselho de Ministros ⁽²⁾.

(37) Relativamente ao desenvolvimento da grupagem e do transporte de encomendas expresso por via ferroviária (conceito de desenvolvimento do TBE), as autoridades francesas indicam que «a SERNAM não tem o monopólio do TBE, na medida em que qualquer operador pode solicitar à Fret SNCF um serviço equivalente. Até hoje, todavia, nenhum concorrente da SERNAM apresentou qualquer pedido expresso à Fret SNCF. Esta confirma, aliás, estar pronta a fornecer mas mesmas condições um serviço equivalente a qualquer operador que o solicite. A SERNAM, por seu lado, acedeu a pedidos de colaboração técnica a nível do TBE formulados por um operador que desejava avaliar a sua oportunidade e eficácia».

2.5 A decisão de 23 de Maio de 2001 da Comissão, «Sernam 1» - recapitulação

(38) Por carta de 23 de Maio de 2001 (n.º D/288742, processo NN 122/00 (ex N 140/00 – França), a Comissão informou a França da sua decisão de não considerar auxílio estatal a cooperação logística entre a SNCF e a SCS Sernam iniciada em 1 de Fevereiro de 2000 (locação de instalações e vagões) e de considerar auxílios estatais compatíveis com o Tratado CE as medidas de assistência comercial e de recuperação da SCS Sernam instituídas pela SNCF e a executar entre princípios de 2001 e finais de 2004.

⁽¹⁾ Regida pelos artigos 18.º a 26.º da *loi d'orientation des transports intérieurs*, de 30 de Dezembro de 1982 (LOTI). Uma EPIC não pode ser declarada em situação de falência nem ser objecto de penhora.

⁽²⁾ Informação obtida no sítio Internet da SNCF: <http://www.sncf.com>.

(39) A Comissão autorizou um montante total de auxílio de 503 M€⁽¹⁾, dos quais 448 M€ a título de auxílio à reestruturação e 55 M€ a título dos contratos bagagens, imprensa e fornecimentos existentes entre a SNCF e a Sernam. Essa autorização assentava num certo número de condições básicas, que integravam o *dossier* em apreciação.

(40) O auxílio era autorizado com a condição básica da privatização da Sernam. Com efeito, 60% do capital da Sernam deveria ser adquirido pela Geodis⁽²⁾, uma sociedade de transportes e logística de direito comum cotada no segundo mercado da Bolsa de Paris. 56,6% do capital desta sociedade pertence a investidores privados (os dois accionistas mais importantes são a Société Générale, por intermédio do grupo Salvépar, com 26,6% do capital e 29,7% dos direitos de voto, e a AGF-VIE, com 8,4% do capital e 9,5% dos direitos de voto). 43,3% do capital e 48,6% dos direitos de voto pertencem à SNCF.

(41) A Geodis deveria, assim, ficar inteira e ilimitadamente⁽³⁾ responsável pelas dívidas da SCS Sernam e cobrir as despesas suplementares da reestruturação desta última, num montante de 67 M€. Por seu lado, a Sernam comprometia-se a reduzir o número de centros de exploração de 107 para 72 entre 1999 e 2004, a reduzir em 18% o volume de negócios, a reduzir o pessoal e a proceder à reestruturação com o orçamento atrás indicado e no prazo previsto, isto é, antes do início de 2004.

2.6 Lançamento do procedimento - recapitulação

(42) No seguimento do primeiro relatório anual e da denúncia atrás referida, a Comissão constatou ter sido atribuída parte do auxílio sem que tivessem sido respeitadas certas condições básicas da decisão Sernam 1. A este respeito, a Comissão concluiu da utilização abusiva de um auxílio e manifestou dúvidas quanto aos seguintes aspectos:

⁽¹⁾ Este montante decompunha-se em 448 M€ (2938 milhões de francos franceses - MF) de auxílio à reestruturação, com cerca de 7 M€ correspondentes à injeção de capital inicial efectuada em 1 de Fevereiro de 2000 pela SNCF, por ocasião da transferência de actividades e do respectivo património para a sua nova filial a 100%, a SCS Sernam (mais elementos no quadro 3), e em 34 + 21 M€ (222 + 140 MF) a título dos contratos de transporte de bagagens, imprensa e fornecimentos; o total autorizado elevava-se portanto a 503 M€ (3 300 MF). Para mais elementos, ver a decisão Sernam 1 e a decisão n.º C 32/03 que dá início ao procedimento. (No texto da presente decisão, os valores em euros e os contra-valores em francos franceses são arredondados ao milhão.)

⁽²⁾ Recorde-se que a Geodis devia adquirir 60% da Sernam pelo montante simbólico de 1 € (ver ponto 51 da decisão Sernam 1).

⁽³⁾ Nas sociedades em comandita simples não há limitação de responsabilidade.

— a alteração do estatuto da Sernam de SCS para SA, com o efeito de limitar a responsabilidade da Geodis pelas dívidas da Sernam à respectiva participação;

— a redução da participação da Geodis (ela própria em dificuldades) na Sernam, dos 60% inicialmente previstos para 15% das acções desta última;

— a aquisição de outros 15% das acções da Sernam por uma outra sociedade, a COGIP - Compagnie Générale d'Investissement et de Participation. 34% e 66% do capital da COGIP são detidos, respectivamente, pela Geodis e pela Sofivir⁽⁴⁾;

— o prolongamento por um ano do prazo para a reestruturação;

— o aumento de 41 M€ das injeções de fundos públicos, o que corresponde a um aumento líquido das necessidades de financiamento para a reestruturação da Sernam decorrentes dos atrasos registados relativamente ao plano inicial⁽⁵⁾;

— a presumida inexistência da injeção de capital prevista pela Geodis, no montante de 67 M€, participação privada que deveria reduzir proporcionalmente a intensidade do auxílio;

— a inexistência de contrapartidas adequadas pela alteração do plano inicial de reestruturação;

— a viabilização da Sernam num prazo razoável;

— a prevenção de distorções indevidas da concorrência;

— o respeito pelo princípio do auxílio único;

— a limitação do auxílio ao mínimo estritamente necessário;

— a utilização do auxílio à reestruturação de acordo com o disposto na decisão Sernam 1;

— a compatibilidade com o Tratado de todos os auxílios classificados ou reclassificados novos auxílios e/ou auxílios atribuídos de forma abusiva.

Estas dúvidas tornam necessária uma nova análise do plano de reestruturação da Sernam.

⁽⁴⁾ Os accionistas desta sociedade são o Crédit Agricole e pessoas singulares.

⁽⁵⁾ Para mais elementos sobre a repartição deste montante, ver a decisão n.º C 32/03 que dá início ao procedimento.

- (43) Na decisão n.º C 32/03 em que dá início ao procedimento, a Comissão assinalava a necessidade de se assegurar a correcta conclusão dos elementos cuja evolução era considerada conforme com a decisão Sernam 1 (nomeadamente a abertura efectiva dos mercados considerados à concorrência em 31 de Janeiro de 2003 ⁽¹⁾) — trata-se dos contratos entre a SNCF e a SCS Sernam para o transporte de bagagem de clientes, imprensa e fornecimentos da SNCF) e indicava também que as dúvidas suscitadas tornavam necessária uma nova análise do *dossier* com base num plano completo de reestruturação, actualizado e que reflectisse as novas circunstâncias.

2.7 Evolução ulterior

- (44) Na sequência da decisão da Comissão de dar início ao procedimento, e em conformidade com as cláusulas do acordo entre a SNCF e a Geodis, por um lado, e a COGIP, por outro, que determinam a sua caducidade na eventualidade de a Comissão iniciar o procedimento ou de o caso ser levado ao Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias ⁽²⁾, a SNCF teve de readquirir os 15% de acções da Sernam detidas respectivamente pela Geodis e a COGIP.
- (45) Segundo as últimas informações fornecidas pelas autoridades francesas, o auxílio concedido pela República Francesa à Sernam desde a transformação desta em filial eleva-se a 489,1 M€. Este montante decompõe-se em 6,7 M€ de capital inicial, 419,6 M€ de operações de capitais, 33,5 M€ de um empréstimo participativo e 29,3 M€ correspondentes ao sobrecusto associado ao pessoal ferroviário ⁽³⁾. Este total corresponde ao auxílio à reestruturação no montante de 448 M€ que integrava o plano aprovado pela Comissão em Maio de 2001, acrescido de 41 M€ para atender às novas circunstâncias surgidas após a decisão da Comissão (em contrapartida de esforços suplementares, nomeadamente a nível do encerramento de instalações).
- (46) Os outros desenvolvimentos anunciados pela França quando apresentou os seus comentários à decisão que dá início do procedimento, nomeadamente a actualização do plano de reestruturação da Sernam, são resumidos adiante, na secção consagrada aos comentários da França.
- (47) Além disso, [...], as autoridades francesas anunciaram [...] a sua decisão de alienar a Sernam. As condições de alienação são:

- um processo transparente e não-discriminatório,
- a procura de um adquirente europeu e
- a realização da transacção ao preço de mercado.

- (48) Para esse efeito, uma instituição bancária foi encarregada de identificar os potenciais adquirentes a nível europeu. Segundo as indicações das autoridades francesas, a data-limite para a alienação seria [...].
- (49) A Comissão regista, portanto, a intenção das autoridades francesas de alienarem a integralidade da sociedade Sernam (activo e passivo).

3. OBSERVAÇÕES DOS INTERESSADOS

- (50) As observações comuns de várias partes terceiras que desejam manter o anonimato são resumidas a seguir. À luz das circunstâncias do caso e, nomeadamente, das conclusões formuladas pela Comissão na decisão de dar início ao procedimento, essas partes apresentaram as seguintes observações:
- (51) A autorização do plano de reestruturação dependia da venda da maioria das participações da SNCF no capital da Sernam a um investidor privado, que se comprometia a efectuar uma contribuição «própria» da ordem de 20% para os custos da reestruturação da Sernam;
- (52) Este auxílio à reestruturação deveria ter uma contrapartida suficiente por parte da Sernam, na forma de uma redução do seu volume de negócios (18% pelo menos) e das suas quotas de mercado, a fim de evitar distorções indevidas da concorrência. A este respeito, os autores da denúncia chamam a atenção para o quarto travessão do ponto 75 da exposição da Comissão, em que esta indica que, embora a França tenha proposto o encerramento de outras [...] ⁽⁴⁾ instalações da Sernam, não é claro se tal contrapartida será suficiente, por um lado, e aceitável, por outro lado, tendo em conta o novo contexto do dossier atrás descrito. Os autores da denúncia consideram que o encerramento de instalações adicionais não constitui contrapartida suficiente, atendendo ao significativo aumento (pelo menos 108 milhões de euros [67+41 M€]) do auxílio à reestruturação da Sernam e ao prolongamento por pelo menos um ano do prazo para a reestruturação;

⁽¹⁾ Em conformidade com a Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração dos contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações (JO L 199 de 9.8.1993, p. 84), conforme alterada pela Directiva 98/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 101 de 1.4.1998, p.1). A Directiva 93/38/CEE foi revogada pela Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 134 de 30.4.2004, p.1).

⁽²⁾ Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão considerou estas cláusulas de caducidade incompatíveis com o direito comunitário.

⁽³⁾ Compensação dada pela SNCF à Sernam pelo sobrecusto dos ferroviários empregados por esta.

⁽⁴⁾ Informação confidencial não publicada.

- (53) O montante de auxílio autorizado em 2001 não deveria exceder o mínimo necessário para a viabilização da Sernam. Em particular, a Comissão deveria velar por que a Sernam não viesse a dispor de meios líquidos que lhe permitissem continuar, como é o caso, a praticar preços inferiores aos do mercado e a «subtrair» pessoal experiente aos concorrentes (ver o ponto 96 da exposição da Comissão);
- (54) Os autores da denúncia consideram que a Sernam não deveria ser autorizada a recomençar a reestruturação e a continuar a ter acesso a auxílios e a falsear a concorrência unicamente por não respeitar (tal como a SNCF) as condições estabelecidas na decisão de 23 de Maio de 2001;
- (55) A Comissão deveria rejeitar qualquer novo plano de investimento e desenvolvimento apresentado pela Sernam/SNCF e a França, dado que a Sernam/SNCF e a Geodis transgridem deliberadamente as disposições do plano de reestruturação autorizado pela decisão da Comissão e acordaram não colaborar em eventuais investigações da Comissão relativamente ao plano de reestruturação inicial, à luz das cláusulas suspensivas do protocolo de acordo assinado pela SNCF e a Geodis.
- (56) A Comissão deve, com base no princípio do auxílio único, velar por que a Sernam não seja autorizada a receber auxílios adicionais. Dado que as medidas tomadas pela SNCF para privatizar a Sernam e executar o plano de reestruturação aprovado não foram suficientes para viabilizar a Sernam nos prazos prescritos, a Comissão deverá tomar as medidas necessárias para que a Sernam seja liquidada e não tenha acesso a novos auxílios do Estado.
- (57) Em carta de 19 de Maio de 2004, registada a 24 de Maio, estas partes terceiras fornecem informações suplementares, segundo as quais o encerramento de empresas no sector dos transportes em França aumentou 21,37% nos doze meses anteriores a Março de 2004 (fonte Insee). Segundo elas, as graves dificuldades financeiras do sector dos transportes rodoviários em França devem-se «à má conjuntura e também a causas estruturais. As empresas de transportes não dispõem de qualquer margem de manobra, devido à falta de fundos próprios e de liquidez. Se perdem um contrato ou um dos seus clientes abre falência, não estão em condições de sobreviver. Como as garantias de que dispõem são muitas vezes insuficientes, os transportadores têm mais dificuldade em ganhar a confiança dos bancos, dos carregadores e até dos seus fornecedores».
- (58) As mesmas entidades fornecem ainda vários exemplos de clientes da empresa X⁽¹⁾ aos quais a Sernam teria recentemente oferecido preços 10 a 30% inferiores aos da empresa X.

<i>Cientes de «X»</i>	Redução do preço proposto pela Sernam comparativamente ao proposto por «X»	Região
Cliente 1	-30%	Amiens
Cliente 2	-15%	Paris
Cliente 3	-10%	Paris
Cliente 4	-20%	Paris
Cliente 5	-20%	Paris
Cliente 6	-20%	Paris

- (59) Indicam também que a Sernam procurou sistematicamente atrair pessoal da empresa X⁽²⁾ oferecendo prémios de 30% sobre os salários pagos por aquela.
- (60) Concluem, por fim, que a Sernam tenta utilizar os auxílios que recebe para obter vantagens concorrenciais no mercado em detrimento das suas concorrentes. Requerem uma decisão negativa e a recuperação imediata do auxílio já atribuído à Sernam. Exigem, ainda, que a eventual alienação da Sernam se faça nas mesmas condições que as impostas à Geodis em 2001 e por um processo de concurso adequado.

4. COMENTÁRIOS DA FRANÇA

- (61) Reagindo à decisão da Comissão de iniciar o procedimento e às observações das partes terceiras, e na sequência das reuniões de trabalho realizadas, a França apresentou os seus comentários em cartas datadas de 19 de Junho de 2003, 26 de Novembro de 2003 e 14 de Abril de 2004.

SÚMULA DOS COMENTÁRIOS

- (62) As autoridades francesas consideram ter fornecido todos os elementos de resposta às dúvidas expressas pela Comissão:

— houve efectivamente uma redução significativa do volume de negócios da Sernam;

⁽¹⁾ Uma empresa que opera no mesmo segmento de mercado que a Sernam.

⁽²⁾ Em particular na região de Paris.

- a SNCF não se substituirá à Geodis na cobertura das necessidades de fundo de manuseio da Sernam. Estas necessidades, avaliadas em 67 M€ em 2001, são hoje apenas de 7,8 M€ e serão financiadas por linhas de crédito bancário correntes;
 - os preços, tanto do serviço de entregas clássico como da gruppagem e do serviço de entregas expresso, aumentaram de facto de 2000 para 2001 e de 2001 para 2002;
 - os contratos imprensa, bagagens e fornecimentos, cujo valor não se alterou, foram efectivamente abertos à concorrência;
 - a Sernam obteve de facto o seu certificado de qualidade; trata-se do rótulo CLIQ;
 - efectuou-se a reorientação da Sernam para o segmento expresso, a qual é, aliás, um dos elementos essenciais do sucesso do plano de recuperação da Sernam.
 - a criação do TBE é igualmente um dos principais elementos do desenvolvimento da Sernam.
- (63) Por outro lado, e como reconhece a Comissão na decisão que dá início ao procedimento, foram respeitadas os outros elementos do plano:
- está em curso o encerramento de instalações, que irá além do previsto na decisão Sernam 1;
 - renovou-se em dois anos 4/5 do pessoal, na sequência do regresso dos ferroviários à SNCF, o que permitiu instituir um novo dispositivo de comunicação interna orientado para os aspectos práticos e que valoriza as iniciativas locais, a fim de criar uma nova cultura de empresa apontada para os resultados;
 - está em curso a reorganização dos centros de exploração;
 - organizaram-se acções de formação para os funcionários;
 - concluiu-se a implementação do novo plano de transporte;
 - efectuou-se a migração dos sistemas informáticos para os da Geodis.

- (64) Só a associação da Sernam ao grupo Geodis não pôde realizar-se nas condições e no prazo previstos no protocolo de acordo assinado pela SNCF e a Geodis em 21 de Abril de 2000.

COMENTÁRIOS PORMENORIZADOS

4.1 Caducidade dos acordos da SNCF com a Geodis e a COGIP

- (65) As autoridades francesas indicam que os protocolos concluídos pela Geodis e a COGIP caducaram devido à

decisão da Comissão de dar início ao procedimento, que constituía uma condição resolutiva. Em consequência, a SNCF readquiriu os 15% de acções da Sernam que haviam sido adquiridos respectivamente pela Geodis e pela COGIP.

- (66) No que respeita às cláusulas resolutivas dos protocolos assinados pela SNCF e a Geodis e pela SNCF e a COGIP, as autoridades francesas não as consideram exageradas nem contrárias ao direito comunitário, tendo em conta os riscos assumidos pelo investidor. Como a 31 de Dezembro de 2000 (data associada às cláusulas resolutivas) não havia ainda decisão da Comissão, a Geodis aceitou prorrogar até 30 de Junho de 2001 o protocolo de acordo de 21 de Abril de 2000 (este protocolo incluía uma cláusula suspensiva, associada à eventual adopção pela Comissão de uma decisão definitiva de compatibilidade antes de 31 de Dezembro de 2000). A decisão Sernam 1 é adoptada em 23 de Maio de 2001. Segundo as autoridades francesas, todavia, esta decisão só se terá tornado definitiva em 14 de Setembro de 2001, ou seja, dois meses após a sua publicação. Nessa altura, já o protocolo caducara e a SNCF viu-se obrigada a renegociar um novo protocolo com a Geodis. As autoridades francesas relembram que, embora seja o principal accionista da Geodis, com 45% do seu capital social, a SNCF não tem o controlo dessa sociedade nem pode votar as suas decisões relativas à Sernam. A SNCF não tinha, portanto, qualquer poder para obrigar a Geodis a aplicar um protocolo caduco, mesmo que a decisão fosse aplicável a partir da sua notificação ao Estado-Membro. Em contrapartida, fez tudo o que estava ao seu alcance para aplicar o plano de reestruturação.
- (67) As autoridades francesas concluem que a caducidade do primeiro protocolo (por não existir uma decisão definitiva relativamente à Geodis em 30 de Junho de 2001), a demora na negociação do segundo protocolo e as alterações impostas pela Geodis relativamente ao primeiro protocolo (devido às suas próprias dificuldades financeiras) não são imputáveis nem à Sernam, nem à SNCF nem às autoridades francesas.
- (68) A caducidade destes acordos não impediu, no entanto, segundo as autoridades francesas, que as sinergias entre a Geodis, a COGIP e a Sernam se continuassem a desenvolver. [...].

4.2 Atrasos na aplicação do plano

- (69) As autoridades francesas indicam que, embora se estejam a aplicar medidas de saneamento desde 2000, o plano de reestruturação só pôde começar verdadeiramente a ser aplicado em 1 de Janeiro de 2003, com a entrada em funções de Charles Henri Brousseau no cargo de PDG e de Jean Michel Tremelet no cargo de director financeiro da Sernam, ou seja, com um atraso de seis meses.

4.3 O aumento de 41 M€ do auxílio

(70) A França indica que este financiamento é necessário essencialmente para cobrir as perdas registadas no período de negociação e para adaptar o plano às novas circunstâncias. Estas resultam das mudanças ocorridas quer a nível da Geodis quer no clima económico geral no período em que decorreu a instrução do *dossier* pela Comissão após a decisão Sernam 1.

(a) Impacto da degradação da qualidade do serviço ferroviário ([...] M€): Na sequência de uma greve de quinze dias na Primavera de 2001, a SNCF teve de aceitar a suspensão da aplicação do plano de transporte ferroviário no ponto nodal de Villeneuve St-Georges. Para limitar a perda de clientela, a Sernam foi obrigada a substituí-lo de emergência por um plano de transporte rodoviário, que, por isso, não pôde ser optimizado. Os preços não puderam assim ser negociados em condições favoráveis. Esta situação causou à Sernam em 2001 um prejuízo estimado em [...] M€, incluindo uma perda de volume de negócios de [...] M€ e despesas na ordem de [...] M€ com litígios excepcionais.

(b) Protelação imprevisível da execução do plano de recuperação ([...] M€): A esta degradação do serviço ferroviário somaram-se as perdas de exploração nos sete meses de incerteza (Junho a Dezembro de 2001) que duraram as difíceis negociações com a Geodis. Como os acordos entre a SNCF e a Geodis caducaram no final de 2000 por terem atingido o seu termo, a SNCF viu-se obrigada a negociar um novo protocolo de acordo com a Geodis em finais de 2001 (21 de Dezembro de 2001), visto que os outros adquirentes potenciais interessados se haviam entretanto virado para outras oportunidades de investimento. As negociações foram ainda dificultadas pelo facto de a situação da própria Geodis se ter deteriorado em 2001. A demora na assinatura do novo acordo fez que se prolongasse o período de perdas elevadas, uma vez que o plano de recuperação só pôde ser iniciado em 1 de Janeiro de 2002. As perdas suplementares acumuladas ascendem a cerca de [...] M€.

(c) Custos suplementares do encerramento de agências ([...] M€) e economias globais no sobrecusto associado aos ferroviários ([...] M€): O ultrapassar do custo do plano de reestruturação ([...] M€) explica-se essencialmente pelo custo mais elevado do que previsto do encerramento de agências (despedimentos, endurecimento da legislação social, etc.). Esse aumento foi globalmente compensado por um menor sobrecusto do pessoal ferroviário ([...] M€). Os pedidos de regresso à SNCF por parte de pessoal do quadro permanente foram introduzidos em maior número e mais cedo do que o previsto, mas as exigências em termos de afectação geográfica formuladas por esse pessoal dificultaram a sua reclassifica-

ção e contribuíram para as perturbações no funcionamento das agências e o agravamento dos encargos associados a esse regresso relativamente aos previstos no plano social corrente. O plano inicial previa a manutenção de [...] elementos do quadro permanente (ferroviários). Na realidade, apenas [...] ferroviários ficaram na Sernam, o que representa uma economia no sobrecusto esperado estimada em [...] M€. Paralelamente, como os regressos à SNCF foram mais numerosos e se processaram mais rapidamente do que previsto (perto de [...] só no mês de Novembro de 2000 e cerca de [...] em quatro meses de 2001), a Sernam foi obrigada em 2001 a recrutar de emergência pessoal não qualificado e em maior número do que previsto com base em contratos de direito privado. Os efectivos excedentários foram progressivamente reabsorvidos, originando um custo com despedimentos superior ao previsto no plano inicial.

(d) Empréstimo participativo ([...] M€): Nos termos do protocolo de acordo assinado com a Geodis em 21 de Dezembro de 2001, do montante efectivo do empréstimo participativo da SNCF foi deduzido o valor dos investimentos já realizados e imputados aos exercícios 2000 e 2001. Houve, assim, uma redução de [...] M€ no montante do empréstimo.

4.4 O financiamento de 67 M€ esperado da Geodis (segundo a decisão de 23 de Maio de 2001)

(71) Segundo as autoridades francesas, o custo total da reestruturação previsto quando da decisão Sernam 1, que se cifrava em 515 M€, devia ser financiado pela SNCF com 448 M€ e pela Geodis com 67 M€. O elevado montante de 61 M€ destinado a suprir as necessidades de fundo de maneo (a seguir, «NFM»), deve-se à desorganização criada no final de 2000 com o regresso maciço de ferroviários (mais de 1600 regressos no exercício 2000), indicando a França que este montante corresponderia a um crédito à exploração concedido pela Geodis à Sernam (financiamento das NFM). Essa desorganização ocasionou atrasos e incidentes no transporte de mercadorias, dando origem a numerosos litígios e a uma substancial dilação do crédito sobre clientes. No final de 2000, o prazo médio de cobrança da dívida de clientes ultrapassava quatro meses. As autoridades francesas indicam que a previsão das NFM diminuiu para [...] M€ na primeira metade de 2002, valor este avaliado com base num crédito médio de cerca de trinta dias de vendas e financiado por empréstimos bancários normais. Em 31 de Dezembro de 2002, as NFM já só representavam [...] M€, financiados pelas linhas de crédito bancário correntes. De acordo com a França, dadas as medidas tomadas pela Sernam para reduzir as NFM, pode afirmar-se que os 67 M€ inicialmente previstos, cujo financiamento deveria ser assegurado pela Geodis, deixaram de ser necessários.

4.5 Os preços praticados pela Sernam

(72) As autoridades francesas indicam que a Sernam pôs em prática, a partir de 1995, uma nova estratégia tarifária de subida dos preços com vista a restabelecer a rentabilidade da sua actividade, aumentando a receita do serviço de entregas expresso e clássico. Esta política traduziu-se em resultados concretos, descritos a seguir.

(73) Serviço expresso: para aferir a sua posição no mercado, a Sernam utilizou como indicador o preço por quilo. Com efeito, o peso médio por remessa da Sernam é mais elevado do que no mercado ([...] kg contra 29 no final de Junho de 2003). Ora, o preço por quilo das remessas diminui com o peso (quanto mais elevado o peso de uma remessa, mais baixo o seu preço por quilo). Para possibilitar a comparabilidade dos dados, a Sernam optou por comparar os preços por quilo das remessas de peso entre 25 e 35 kg, ou seja, o peso médio das remessas no mercado dos serviços de entregas expresso.

2.º trimestre 2003 Serv. entregas expresso	Sernam (global)	Sernam, na fracção de peso 25-35 kg	Mercado (mesmo peso)
Preço/kg em €	[...]	[...]	1,07
Peso por remessa em kg	[...]	[...]	29,00

(74) O preço das remessas da Sernam na fracção do peso médio de mercado é de [...] €/kg, para um preço médio de mercado de 1,07 €/kg. Nesta fracção do peso médio, o preço praticado pela Sernam seria, portanto, superior ao do mercado.

(75) As autoridades francesas indicam ainda que, no primeiro trimestre de 2003, os preços da Sernam se situavam [...] pontos acima dos do primeiro trimestre de 2001, contra uma subida de 13 pontos dos preços de mercado. No mesmo período, o peso por remessa da Sernam aumentou significativamente (subida de [...] pontos) relativamente ao do mercado (descida de 7 pontos). Como o preço por quilo diminui com o peso, com o aumento sensível do peso médio das remessas da Sernam e a redução do de mercado seria de esperar uma descida significativa do indicador preço/quilo da Sernam. Ora, este não só sobe, como essa subida é

mesmo superior à do mercado. A subida do preço por quilo praticado pela Sernam é, pois, bastante mais importante que a do mercado. Esta afirmação é confirmada pelos dados disponíveis no segundo trimestre de 2003, excluindo as entregas nocturnas da Sernam.

(76) Serviço clássico: As autoridades francesas indicam ter sido efectuada a mesma análise para as remessas de peso entre 95 e 105 kg (peso médio das remessas no mercado dos serviços de entregas clássicos).

(77)

2.º trimestre 2003 Serv. de entregas clássico	Sernam	Sernam, na fracção de peso 95-105 kg	Mercado
Preço/kg em €	[...]	[...]	0,33
Peso por remessa em kg	[...]	[...]	98,00

(78) O preço das remessas da Sernam na fracção do peso médio de mercado é de [...] €/kg, ou seja, um preço superior ao de mercado.

(79) As autoridades francesas indicam ainda que a progressão dos preços da Sernam foi de [...] em relação aos preços de mercado no período compreendido entre o 1.º trimestre de 2001 e o 1.º trimestre de 2003 (e idêntica no período compreendido entre o 1.º trimestre de 2001 e o 2.º trimestre de 2003). No mesmo período, o peso por remessa da Sernam aumentou ligeiramente (subida de [...] pontos) relativamente ao de mercado (descida de 3 pontos). Como o preço por quilo diminui com o peso, a evolução do preço por quilo da Sernam foi portanto mais importante que a do mercado. Esta conclusão é confirmada pelos dados disponíveis no segundo trimestre de 2003.

4.6 Evolução dos resultados da Sernam

(80) As autoridades francesas indicam, em primeiro lugar, que a Sernam não está legalmente obrigada a elaborar contas consolidadas e que, portanto, não se lhe pode exigir a publicação de informações respeitantes a tais contas. As autoridades francesas forneceram não obstante à Comissão as demonstrações financeiras consolidadas da Sernam respeitantes a 2002.

- (81) Relativamente à evolução dos resultados desde 2000 e às previsões para 2006, as autoridades francesas fornecem as indicações seguintes:

	2000	2001	2002	2003 previsão	2003 real	2004	2005	2006
Volume de negócios	552	573	449	430	414	431	452	449
Excedente bruto da exploração	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortizações	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Provisões	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Custos de reestruturação	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Renúncia empréstimo participativo	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Resultados financeiros	n.d.	[...]	[...]	[...]	n.d.	[...]	[...]	[...]
Resultados antes de impostos	-104,0	-102,0	-78,3	-87,1	-85,0	-40,9	0,1	3,4

- (82) Segundo estas indicações, e com base nas medidas de reestruturação previstas e já parcialmente executadas, a Sernam deveria ter um resultado nulo em 2005 e começar a apresentar lucros em 2006.

4.7 Quotas de mercado da Sernam

- (83) Segundo as autoridades francesas, do quadro de classificação dos operadores por actividade, elaborado pelos revisores oficiais de contas com base nos dados da revista *Logistique Magazine*, ressalta que a Sernam passou da terceira para a décima posição no mercado francês dos serviços de entregas clássicos e da quinta para a sexta posição no mercado do expresso entre 1998 e 2002. Esse quadro, reproduzido pelas autoridades francesas, é o seguinte:

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazine		Sernam		Logistique Magazine		Logistique Magazine	
	Quota de mercado em %	Posição	Quota de mercado em %	Posição	Quota de mercado em %	Posição	Quota de mercado em %	Posição	Quota de mercado em %	Posição
Serviço clássico França	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,85	10
Serviço expresso França	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Serviço clássico internacional	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistique Magazi- ne		Sernam		Logistique Magazi- ne		Logistique Magazi- ne	
	Quota de mer- cado em %	Posição	Quota de mer- cado em %	Posição	Quota de mer- cado em %	Posição	Quota de mer- cado em %	Posição	Quota de mer- cado em %	Posição
Serviço expresso internacional	1	9	2,21	7	1,01	7	1,14	6	0,83	
	5,4		4,98		4,23		4,21		3,38	

4.8 Redução do volume de negócios

- (84) Segundo a carta das autoridades francesas de 14 de Abril de 2004, é a seguinte a evolução do volume de negócios da Sernam:

VN-1								
Volume de negócios da Sernam	2000	2001	2002	2003 (previ- são)	2003	(real)	2004	2005
2006	VN da Sernam em M€	552	573	449	430	414	431	452
VN da Sernam (base 100 em 2000)	100	104	81	78	75	n.d.	n.d.	n.d.
Descida do VN anual em M€		4	-22	-4	-6	n.d.	n.d.	n.d.
Evolução do VN em % entre 2000 e o ano considerado (*)		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

VN-2					
<i>Dados brutos «expresso»/«clássico» em valor (sem correção dos efeitos da evolução do mercado)</i>	2000	2001	2002	2003	Evolução entre 2000 e 2003 em %
VN «expresso» Sernam em M€	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
VN «clássico» Sernam em M€	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rácio «expresso»/«clássico»	[...]	[...]	[...]	[...]	
VN «expresso» + «clássico» (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Parte «expresso» em % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	
Parte «clássico» em % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	

VN-3					
<i>Dados «expresso»/«clássico» em pontos (base 100 em 2000) (com correcção dos efeitos da evolução do mercado)</i>	2000	2001	2002	2003	Evolução entre 2000 e 2003
«Expresso» Sernam	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
«Clássico» Sernam	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rácio «Expresso»/«Clássico»	[...]	[...]	[...]	[...]	

(*) Dados que não emanam directamente das informações das autoridades francesas mas foram acrescentados pela Comissão

- (85) Segundo as indicações da França, a evolução do volume de negócios da Sernam correspondente ao serviço de entregas clássico e expresso entre 2000 e 2003 demonstra, por um lado, a redução da presença da Sernam nestes segmentos de mercado e, por outro lado, uma certa reorientação da sua actividade para o segmento do expresso.
- (86) O volume de negócios da Sernam diminuiu 18% entre 2000 e 2005. A parte correspondente ao serviço de entregas clássico ter-se-ia reduzido [...] % e a correspondente ao serviço expresso [...] % entre 2000 e 2003. Se se tiverem em conta as correcções efectuadas pelas autoridades francesas a fim de atender à evolução do mercado, a diminuição do volume de negócios no mesmo período seria bastante mais importante ([...] %) no primeiro segmento e mais ligeira no expresso, na ordem de [...] % em vez de [...] %.
- (87) De acordo com as autoridades francesas, verificou-se também uma certa reorientação das actividades, visto que o rácio serviço expresso-serviço clássico evoluiu de [...] em 2000 para [...] em 2003. A parte do serviço de entregas clássico da Sernam reduziu-se, portanto, em benefício do serviço expresso. Noutra perspectiva, porém, se se tiver em conta o volume de negócios conjunto das duas actividades, verifica-se que a primeira é a mais importante, com [...] % em 2000 e [...] % em 2003, contra [...] % e [...] % da segunda.

4.9 Redução dos efectivos

- (88) A redução dos efectivos da Sernam foi a seguinte:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Decisão de 23.5.2001	5050			3900		2600	
Efectivos da Sernam em 31 Dez.			4257	3800	3259	2995	[...]

- (89) Nos termos da decisão de 23 de Maio de 2001, deveria haver uma redução do número de trabalhadores para 2600 em 2004. Na realidade, os efectivos serão ainda 2995 em 2004, mas este número reduzir-se-á para [...] em 2005, ou seja, um número inferior ao objectivo fixado para 2004.
- (90) A redução do número de trabalhadores preconizada deverá possibilitar economias importantes e dar à Sernam a flexibilidade e a adaptabilidade necessárias à realização dos seus objectivos inovadores.

4.10 Encerramento e reorganização de instalações

- (91) Encerramento de instalações: As autoridades francesas indicam que a Sernam ultrapassará os objectivos fixados na decisão de 23 de Maio de 2001 no que respeita ao encerramento de instalações de triagem:

	1999	2001 (31.12)	2002 (30.6)	Objectivo fim 2002	Objectivo fim 2003		
Objectivos da decisão de 23.5.2001	107	87	80	74	72	32,71%	
(a 31 de Dezembro de cada ano)		2001 (31.12)	2001 (31.12)		2003 (31.12)	2004 (31.12)	2005 (31.12)
Nº de instalações da Sernam		87	74		62	61	61
Evolução em % entre 1999 e 2005							-43

Segundo as autoridades francesas, os valores em *itálico* são previsões.

- (92) Reorganização de instalações: A antiga rede da Sernam não propiciava uma actividade lucrativa, uma vez que estava sobredimensionada (em número de instalações) e mal localizada (com instalações muito dispendiosas, por se localizarem em plena cidade [Paris]) e dispunha de instalações de triagem inadequadas, mesmo em termos de organização dos espaços⁽¹⁾. A redução para perto de metade do número de instalações e a transferência parcial das actividades de triagem do centro para a periferia e para locais adaptados ao plano de transporte rodoviário permitiram reduzir para metade os encargos locativos da Sernam e constituem um elemento essencial para racionalizar e tornar mais eficazes as actividades de grupagem e entregas com vista a uma viabilização sustentável da Sernam.

4.11 Relocalização e modernização das instalações remanescentes

- (93) De entre os centros de exploração permanentes da Sernam, 25 apresentam características físicas incompatíveis com os rácios de produtividade actuais do sector. Situados, na sua maior parte, nas grandes metrópoles, são todavia indispensáveis à continuidade e à integridade da rede da Sernam. Para assegurar a sua viabilidade, a Sernam lançou uma política de modernização dos centros cuja localização é satisfatória (três) ou de relocalização, no caso contrário (vinte e dois). As transferências fazem-se para instalações renovadas ou para instalações novas.

⁽¹⁾ As autoridades francesas indicam que as instalações se encontravam parcialmente degradadas. Localizavam-se frequentemente no centro das cidades, e não, como a maior parte dos concorrentes, nas zonas logísticas da periferia, mais rapidamente acessíveis a partir dos grandes eixos rodoviários e mais bem localizadas em relação às zonas industriais, de onde provém a maior parte dos clientes da Sernam. Essa localização traduz-se, aliás, em rendas demasiado altas para a Sernam. As agências mistas (cais ferroviário de um lado, cais rodoviário do outro) são utilizadas desde Maio de 2001 em modo exclusivamente rodoviário. Neste modo, as agências funcionam com cais monoface, o que não permite uma produtividade suficiente (maior área de cais que para uma agência biface clássica, logo maior distância de cais a percorrer, mais pessoal para encaminhar as remessas e maior risco de deterioração destas). Acresce que os imóveis não se adequam às características do equipamento actual: os espaços em torno dos cais são demasiado exíguos e dificultam as manobras de carga e descarga (mais demoradas, portanto, do que numa instalação de configuração normal), ou impossibilitam-nas mesmo em certas partes, impedindo o operador de efectuar a carga ou descarga dos seus camiões nas portas que melhor serviriam a boa gestão do cais. Com a má conjuntura e a reorganização das actividades da Sernam, grande número de agências ficaram sobredimensionadas.

- (94) Este plano de modernização e realocização irá permitir um aumento de [...] M€ nos resultados de exploração da rede (num período de doze meses, fora da região Ile de France, afectada pela transferência de duas instalações e a modernização de outras duas). Com efeito, nestas instalações modernas, seguras e optimizadas, a Sernam: i) reduz em 50% as áreas de cais, ii) reduz em [...]% o pessoal administrativo de cais, iii) reduz o número de litígios decorrentes da deterioração de remessas, iv) reduz o número de remessas furtadas e v) optimiza a carga e descarga dos camiões reduzindo o tempo de imobilização destes. A transferência para instalações novas gera uma economia média de 15% nas rendas actuais.

4.12 Novos sistemas informáticos

- (95) Com a assistência da Geodis, a Sernam migrou o seu sistema informático para dois novos programas informáticos de gestão («Aanael» e «Alizée 2000»), que deverão optimizar as suas operações futuras.

4.13 Do “serviço clássico” para o “serviço expresso”

- (96) As autoridades francesas indicam que a Sernam fundiu, em Janeiro de 2003, os seus planos de transporte clássico e expresso num único plano⁽¹⁾ rodoviário de transporte “expresso”⁽²⁾ articulado em torno do “comboio-bloco expresso - TBE”. Graças a este plano de transporte, a ferramenta Sernam está actualmente calibrada para o modo expresso e para fornecer todos os produtos com a qualidade de serviço deste modo (certificação «Cliq»⁽³⁾, que garante a segurança, a fiabilidade, os prazos e a rastreabilidade das encomendas transportadas), embora apenas cerca de um terço da totalidade do serviço constitua um genuíno serviço de entregas expresso⁽⁴⁾. Esta garantia de qualidade para o cliente contribuiu, nomeadamente, para uma redução significativa dos custos associados aos litígios em curso, reduzindo simultaneamente de forma substancial as necessidades de fundo de maneio⁽⁴⁾.
- (97) O volume de negócios da Sernam, distribuído pelos diferentes tipos de clientes, mostra que [...]% do total (correspondente a [...]% dos clientes) é representado pelos clientes do serviço expresso e realizado com produtos mistos em que a Sernam não entra em concorrência com a oferta dos puros serviços de distribuição, que não oferecem transporte expresso. Os [...]% do volume de negócios gerados por estes clientes caracteriza-se da seguinte forma:

— [...]% correspondem ao serviço de entregas expresso

— [...]% correspondem ao serviço de entregas clássico e

— [...]% correspondem aos serviços de afretamento.

- (98) Os restantes [...]% do volume de negócios da Sernam são gerados pelos clientes que não recorrem aos serviços expresso.

⁽¹⁾ Indicação dada pelas autoridades francesas numa reunião realizada em 22.3.2004.

⁽²⁾ Trata-se dos seguintes serviços: i) «Urgence Xpress»: entrega no próprio dia em algumas horas (utilizando o TGV); ii) «Livraison de nuit» (entre as 4 e as 8h00, em cofre privativo); iii) «H Xpress»: entrega na manhã seguinte, antes das 12h00; iv) «Avantage Xpress»: entrega no dia seguinte, antes das 18h00; v) «Tempo Xpress»: entrega em 48/72 horas na Europa; vi) «Lot Xpress»: transporte de remessas de 1 a 25 toneladas em França e na Europa; vii) «Disram»: distribuição industrial de paletes.

⁽³⁾ O certificado «Cliq» garante a fiabilidade em todas as fases do transporte, a capacidade de resposta no conjunto da rede, a segurança que decorre de procedimentos claros e a transparência, em tempo real e em caso de anomalia.

⁽⁴⁾ As necessidades de fundo de maneio associadas a prazos de cobrança da dívida de clientes superiores a quatro meses no final de 2000 constituíam parte importante do financiamento de 67 M€ necessário, atrás referido. Este custo pôde ser reduzido para [...] M€, à data de 31 de Dezembro de 2002, e deverá atingir os níveis normais no sector à data de termo do plano de reestruturação.

4.14 Da “estrada” para o “caminho-de-ferro” (comboio-bloco expresso)

- (99) O conceito do comboio-bloco expresso “TBE”: O “comboio-bloco expresso”, TBE⁽¹⁾, é um comboio vaivém que circula a velocidade elevada, a horários fixos e com um número fixo de vagões, dedicado ao transporte de encomendas normais e sobretudo de encomendas expresso e que se inscreve num projecto de serviço que oferece qualidade, fiabilidade, segurança e rapidez (160 km/h nas linhas clássicas, 200 km/h nas linhas TGV) e permite a recolha tardia (portanto, uma melhor grupagem).
- (100) De acordo com as autoridades francesas, «as especificidades desta oferta de serviços estão associadas ao modo de transporte ferroviário (os TBE são objecto da mesma gestão rigorosa que os TGV, embora não circulem necessariamente em linhas de alta velocidade). O TBE inscreve-se numa política de desenvolvimento sustentável (complementa o transporte rodoviário num segmento de mercado – o expresso – em que camiões de 12 toneladas circulam hoje a velocidades de 110 km/h que estarão comprometidas num futuro próximo à luz da evolução da regulamentação europeia⁽²⁾). Inscreve-se também, por outro lado, nas orientações do Livro Branco sobre a política de transportes no horizonte 2010 e nos planos de interoperabilidade das redes ferroviárias nacionais. Foi esta técnica do TBE que a SERNAM escolheu para gradualmente se recentrar no serviço de entregas expresso».
- (101) Segundo as indicações das autoridades francesas, um vagão do TBE pode transportar cerca de 100 m³ de mercadorias. Os 1500 m³ transportados diariamente por TBE em 2002 correspondiam a cerca de 30 camiões por dia. Em 2006, a Sernam conta transportar diariamente por TBE o equivalente a 120 camiões por dia, ou seja, 6000 m³, contribuindo assim para o descongestionamento da rede rodoviária e a protecção do ambiente.
- (102) Competitividade do TBE: Os dois vaivéns TBE, que todas as noites fazem a ligação Paris-Orange, por um lado, e Paris-Bordéus-Toulouse, por outro lado, circulam a 160 km/h ou mesmo a 200 km/h nas linhas de alta velocidade que ligam estas metrópoles, o que constitui um nível de competitividade assaz elevado para um serviço de transporte do tipo “expresso”.
- (103) Segundo as autoridades francesas, «o serviço EXPRESSO desenvolve-se hoje no longo curso graças à utilização de veículos rápidos dedicados. A este respeito, o TBE constitui uma das alternativas que permite à SERNAM não depender do transporte rodoviário. O tráfego SERNAM directamente servido pelo TBE representa já hoje um volume de negócios de [...] M€ (num volume de negócios “grupagem” de [...] M€). O plano de transporte da SERNAM organiza-se tecnicamente em torno do TBE e é portanto indissociável desta tecnologia.⁽²⁾»
- (104) Também segundo as autoridades francesas, «as empresas que operam no sector dos serviços de entregas expresso recorrem a veículos rodoviários até 12 t para transportar a carga expresso. No longo curso Norte-Sul, a SERNAM recorre a uma solução ferroviária, mais dispendiosa em custos de tracção (portanto, sem distorção da concorrência). Este sobrecusto é todavia compensado por outras optimizações do plano de transporte (recolha tardia, logo melhor grupagem), a que acrescem vantagens em termos de serviço (rapidez, fiabilidade, segurança, respeito pelo ambiente).⁽²⁾».
- (105) O TBE já atingiu a saturação: Ainda segundo as autoridades francesas, a capacidade dos diferentes TBE que operam em França já atingiu o limite e a Sernam está a estudar a possibilidade de operar outros TBE. Com efeito, para fazer face às necessidades crescentes de ligações ferroviárias, conforme referido atrás, a Sernam conta transferir, a partir de 2005, quatro agências mistas para instalações com boas ligações ferroviárias e uma capacidade de recepção de TBE duas vezes superior à actual⁽³⁾. A Sernam já encetou negociações para que a SNCF lhe forneça, a partir de 1 de Janeiro de 2005, as capacidades suplementares previstas.

⁽¹⁾ Os TBE são constituídos por material circulante clássico objecto de adaptações técnicas que lhe permitem circular a 200 km/h em linhas de alta velocidade: i) locomotivas clássicas, com capacidade de tracção superior; ii) vagões clássicos, com eixos especiais; iii) composições de comprimento limitado (9 a 12 vagões, no máximo, em função da linha), com distribuição electrónica e automática das forças de frenagem pelos diferentes vagões em função da sua posição na composição, a fim de evitar roturas na acoplagem. Além disso, as composições constituídas com blocos de vagões indissociáveis apresentam uma fiabilidade equivalente à do TGV. Apoiando-se num saber ferroviário que vem do passado, a Sernam pôde desenvolver um conceito novo, o TBE.

⁽²⁾ Sublinhado da Comissão.

⁽³⁾ Trata-se de i) dois serviços suplementares Paris-Orange, ida e volta; ii) um serviço Paris-Bordéus, ida e volta e iii) um serviço Paris-Toulouse, ida e volta.

[illegible]

(110) O quadro mostra uma evolução constante, com um volume de negócios e um resultado de exploração que deverão praticamente duplicar e triplicar respectivamente em sete anos.

(111) Parceiros para o TBE nacional e internacional: A médio prazo, o sistema mostra-se também atractivo para outras empresas do sector dos serviços de entregas.

(112) Segundo as autoridades francesas, «a Sernam procura actualmente encontrar outros parceiros, a fim de iniciar o mais rapidamente possível as cooperações técnicas necessárias à sua recuperação. Estas permitir-lhe-ão, com efeito, utilizar a instalação de um parceiro, partilhar com ele os custos variáveis e apenas ter de próprio na instalação a equipa comercial. Estas parcerias têm por objectivo, a médio prazo, assegurar a continuidade do desenvolvimento da empresa (em particular da sua ferramenta TBE) e, a curto prazo, acelerar a realização dos objectivos do plano comercial (por exemplo, as cooperações técnicas)».

(113) «A contribuição de parceiros é necessária para optimizar o TBE, que, a prazo, tendo em conta as exigências do transporte expresso em termos de fiabilidade, segurança, rapidez e compatibilidade com os requisitos ambientais, constitui uma ferramenta de futuro para a Sernam. É por outro lado evidente que, quanto maiores as distâncias de transporte, mais competitiva se torna a ferramenta ferroviária no segmento expresso (cresce a vantagem representada pela velocidade)».

(114) «Nestas condições, o TBE é uma ferramenta com vocação para se expandir nas ligações internacionais e transfronteiras. A associação a um parceiro de estatura internacional é, pois, imperativa para o desenvolvimento das potencialidades do TBE. Actualmente, o mercado do expresso é dominado por operadores que oferecem um serviço internacional. Por conseguinte, o prosseguimento da estratégia da Sernam neste segmento passa necessariamente por tal associação».

(115) «As autoridades francesas confirmam, portanto, que continua a ser parte da sua estratégia promover, no interesse da Sernam, a associação desta a um parceiro».

(116) Por outro lado, no horizonte 2005, a Geodis, cujos planos de transporte de encomendas expresso e normais são exclusivamente rodoviários, conta utilizar a tecnologia TBE no longo curso por intermédio da Sernam. Outros transportadores especializados no expresso, como a TAT Express, manifestaram igualmente à Sernam o seu interesse por esta tecnologia.

(117) Evitar o monopólio da Sernam: Recorde-se que, em França, a Sernam é pioneira do serviço de entregas por caminho-de-ferro via o TBE, dado ser, de acordo com as indicações das autoridades francesas, a única empresa que desenvolveu um novo conceito de grupagem ferroviária. No entanto, segundo as mesmas autoridades⁽¹⁾, «a SERNAM não tem o monopólio do TBE, na medida em que qualquer operador pode solicitar à Fret SNCF um serviço equivalente. Até ao momento, todavia, nenhum concorrente da SERNAM fez qualquer pedido expresso à Fret SNCF. Esta confirma, aliás, estar pronta a fornecer nas mesmas condições um serviço equivalente a qualquer operador que o solicite. A SERNAM, por seu lado, acedeu a pedidos de colaboração técnica a nível do TBE formulados por um operador que desejava avaliar da oportunidade e eficácia do serviço.»

4.15 Abertura à concorrência dos contratos imprensa, bagagens e fornecimentos da SNCF

(118) Conforme indicavam no seu relatório de 17 de Junho de 2002, as autoridades francesas e a SNCF respeitaram todos os compromissos que tinham assumido. As autoridades francesas precisaram que estes contratos foram abertos à concorrência, conforme se haviam comprometido nas cartas de 4 de Dezembro de 2000 e 10 de Abril de 2001. Em resposta ao ponto 77 da decisão da Comissão de dar início ao procedimento, as autoridades francesas indicaram (ver a seguir) as datas de publicação dos concursos para esses contratos no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* e o respectivo valor.

(119) As prestações asseguradas pela Sernam compreendiam:

— o transporte de correio de serviço entre os centros de triagem;

— o transporte de documentos comerciais da Direcção Grandes Linhas;

— o transporte dos bilhetes Grandes Linhas,

— o transporte de fornecimentos por conta das Direcções Equipamento, Infra-estrutura e Aquisições;

— o transporte da imprensa diária e periódica;

— o transporte de bagagens.

(120) Relativamente às quatro primeiras prestações: A Comissão foi informada da renovação dos correspondentes contratos. Esta renovação respeitou integralmente os compromissos assumidos perante a Comissão de abrir à concorrência a adjudicação de tais contratos (concursos).

⁽¹⁾ Carta das autoridades francesas de 14 de Abril de 2004, registada em 15 de Abril de 2004 com o número A/18141.

- (121) A fim de poder respeitar esse compromisso, a SNCF solicitou à Sernam, por carta de 20 de Junho de 2001, a resolução dos seguintes contratos com efeitos em 31 de Janeiro de 2002:
- Contrato de transporte entre a Sernam e a SNCF (Direcção Equipamento)
 - Contrato de transporte entre a Sernam e a SNCF (Direcção Infra-estrutura)
 - Contrato de transporte entre a Sernam e a SNCF (Direcção Aquisições)
 - Contrato entre a Sernam e a SNCF para o transporte de documentos comerciais da Direcção Grandes Linhas
 - Contrato entre a Sernam e a SNCF para o transporte de correio de serviço
 - Contrato entre a Sernam e a SNCF para transportes dispersos.
- (122) O contrato entre a Sernam e a SNCF para o transporte de bilhetes não constava da referida carta, uma vez que, dada a sua assinatura tardia, lhe havia sido directamente estabelecida pela SNCF a data de termo de 31 de Janeiro de 2002 preconizada pela Comissão.
- (123) Os anúncios de concurso para os contratos atrás referidos foram publicados no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* em 20 de Julho de 2001, sendo 31 de Agosto de 2001 a data-limite para a apresentação das candidaturas.
- (124) Evolução após Julho de 2001: Ao anúncio responderam dois candidatos, a Sernam e a TCS. A candidatura da TCS não foi aceite pela Direcção Aquisições da SNCF, porque esta empresa só muito parcialmente podia dar resposta à procura da SNCF, não podendo, nomeadamente, processar remessas importantes em termos de volume/peso. Dada a ausência de candidaturas aceitáveis, a SNCF pediu à Sernam, por carta datada de 10 de Outubro de 2001, que considerasse nula a sua carta de 20 de Junho de 2001 e prorrogasse o conjunto dos contratos até 31 de Outubro de 2002.
- (125) A Sernam deu o seu acordo à prorrogação dos contratos até 31 de Outubro de 2002 por carta datada de 19 de Outubro de 2001 e a Direcção Aquisições, por carta datada de 31 de Janeiro de 2002, prorrogou os contratos até 31 de Outubro de 2002.
- (126) Evolução em 2002: No início de 2002, foi lançado um convite à apresentação de candidaturas com vista ao lançamento de um concurso para adjudicação dos seguintes contratos antes de 31 de Outubro de 2002:
- Contrato de transporte entre a Sernam e a SNCF (Direcção Equipamento)
 - Contrato de transporte entre a Sernam e a SNCF (Direcção Infra-estrutura)
 - Contrato de transporte entre a Sernam e a SNCF (Direcção Aquisições)
 - Contrato entre a Sernam e a SNCF para o transporte de documentos comerciais da Direcção Grandes Linhas
 - Contrato entre a Sernam e a SNCF para o transporte de bilhetes
 - Contrato entre a Sernam e a SNCF para o transporte de correio de serviço
 - Contrato entre a Sernam e a SNCF para transportes dispersos.
- (127) O convite precisava, nomeadamente, as características dos fluxos de tráfego de mercadorias, os critérios de selecção dos candidatos, o valor previsional dos contratos, actualizado com base nos dados dos nove primeiros meses de 2001, e as regras de adjudicação.
- (128) O conjunto de prestações a concurso foi desdobrado em quatro segmentos, cada um dos quais seria objecto de um concurso distinto a fim de atender às especificidades inerentes à natureza dos tráfegos, às sinergias existentes entre certos segmentos e ao interesse de associar os segmentos atomizados e com baixos volumes de tráfego a segmentos com volumes de tráfego mais importantes, de natureza industrial, para que a oferta de serviços pudesse ser competitiva.
- (129) Assim, cada segmento compreendia serviços de entrega clássicos e expresso e prestações de transporte em regime de afretamento e cada candidato teria de se propor a efectuar todas essas prestações.
- (130) No quadro deste processo, foram publicados no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, em 18 de Fevereiro de 2002, um novo anúncio periódico indicativo (API), comum a todos os contratos, e anúncios de consulta para cada um dos quatro contratos (lotes) seguintes:
- transporte de correio de serviço entre os centros de triagem
 - transporte de documentos comerciais Grandes Linhas
 - transporte de bilhetes Grandes Linhas
 - transporte de fornecimentos (para as Direcções Aquisições, Equipamento e Infra-estrutura) e transportes dispersos.

- (131) A data-limite de resposta era 27 de Março de 2002. Apresentaram-se três candidatos:
- Sernam: para o conjunto dos lotes
 - TCS: para o conjunto dos lotes
 - Chronopost: apenas para o lote 1.
- (132) A TCS era candidata a todos os lotes, mas o seu volume de negócios, inferior a 100 milhões de euros, não lhe permitia apresentar proposta para o lote 4. Além disso, sendo especializada no transporte de «pequenas remessas», não podia dar resposta à procura de transporte de remessas pesadas e em regime de afretamento prevista para os lotes 2 e 3. A TCS só podia, pois, ser consultada para o lote 1, «correio de serviço».
- (133) A Chronopost apenas desejava ser consultada para o lote 1, «correio de serviço».
- (134) A Sernam foi a única empresa a candidatar-se ao conjunto dos lotes e era também a única que reunia as condições exigidas para participar nas quatro consultas.
- (135) Em resultado do concurso, o lote 1 foi adjudicado em 31 de Julho de 2002 à sociedade TCS, não pertencente ao grupo SNCF, iniciando-se o contrato em 4 de Novembro de 2002. O valor deste contrato foi avaliado em 4,5 M€ para um período de três anos.
- (136) O contrato para o transporte de documentos comerciais da Direcção Grandes Linhas, de um valor de 2,12 M€ e com uma duração de dois anos, renovável por um ano, ou seja, uma duração máxima de três anos, foi assinado com a Sernam em 26 de Dezembro de 2002, iniciando-se em 1 de Janeiro de 2003.
- (137) O contrato para o transporte de bilhetes da Direcção Grandes Linhas, de um valor de 1,57 M€ e com uma duração de dois anos, renovável por um ano, ou seja, uma duração máxima de três anos, foi assinado com a Sernam em 26 de Dezembro de 2002, iniciando-se em 1 de Janeiro de 2003.
- (138) Os contratos de transporte das Direcções Equipamento, Infra-estrutura e Aquisições e de transportes dispersos, com início em 1 de Fevereiro de 2003, foram assinados com a Sernam em 27 de Fevereiro de 2003. A duração inicialmente prevista para os contratos era de 4 anos, mas, dada a insuficiência de candidatos, a SNCF decidiu limitá-la a dois anos, com possibilidade de renovação por um ano, ou seja, três anos no máximo até ao lançamento de novo concurso. O valor dos contratos foi avaliado em 36,1 M€ nas condições de mercado de Junho de 2002.
- (139) Para o transporte da imprensa, foi publicado um anúncio de consulta no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* de 8 de Julho de 2002. Apresentaram-se dois candidatos: a sociedade BEUGNIET, filial da BOURGEY MONTREUIL, e a Sernam. Como a BEUGNIET não dispõe de estruturas adequadas à dimensão deste contrato, apenas foi considerada admissível a candidatura da Sernam.
- (140) Com efeito, o transporte da imprensa destinada à SNCF requer uma organização importante, que cubra a quase totalidade do território francês. Consiste na recolha nas gráficas, no encaminhamento para centrais de distribuição e na entrega a 350 agentes a partir destas centrais, assegurando um transporte rápido entre as centrais de recolha e distribuição.
- (141) Ao pôr a concurso o contrato para o transporte de imprensa, era objectivo da SNCF arranjar um prestador com uma rede de recolha e distribuição já montada, e não um prestador sem estruturas próprias adequadas e que tivesse de criar uma nova organização praticamente dedicada ao transporte da imprensa ou subcontratá-lo.
- (142) Além disso, para assegurar que os candidatos dispunham de facto de estruturas adequadas à dimensão do mercado em causa, considerou a SNCF que o respectivo volume de negócios deveria ser bastante superior ao valor do contrato.
- Este havia sido estimado, antes da publicação do anúncio de concurso, em cerca de 29 M€/ano. Para que essa exigência tivesse correspondência nas estruturas dos candidatos, o valor mínimo do volume de negócios exigido para a admissão ao concurso foi fixado no triplo do valor anual do contrato, ou seja, um valor superior a 100 M€ em números redondos.
- (143) Com um volume de negócios de 24 M€ em 2001, a BEUGNIET não tinha, claramente, a dimensão suficiente.

- (144) Foi portanto celebrado um novo contrato com a Sernam, com início em 1 de Fevereiro de 2003. À semelhança do contrato para o transporte de fornecimentos e pelas mesmas razões, a sua duração foi limitada a dois anos, com possibilidade de renovação por um ano, ou seja, três anos no máximo até ao lançamento de novo concurso.
- (145) O valor do contrato, calculado em função do tráfego observado em 2002, eleva-se a 95,65 M€, nas condições de mercado de Novembro de 2002, para uma duração máxima de três anos.
- (146) Para o transporte de bagagem acompanhada da clientela Grandes Linhas, foi publicado um anúncio de consulta no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* de 22 de Maio de 2002. Responderam quatro empresas, mas apenas a candidatura da Sernam foi considerada admissível. As outras três foram rejeitadas:
- (147) a sociedade B2S, por só se ter proposto para a gestão do centro de atendimento telefónico de clientes, quando o anúncio de consulta precisava ser o contrato indivisível;
- (148) a sociedade TCS, por não dispor de estruturas adequadas às exigências do contrato;
- (149) a sociedade FIXEMER, por não ter apresentado o *dossier* de candidatura exigido.
- (150) Sendo a candidatura da Sernam a única admissível, foi celebrado o novo contrato, com início em 1 de Abril de 2003 e duração limitada a dois anos, com possibilidade de renovação por um ano, ou seja três anos no máximo até ao lançamento de novo concurso. O valor do contrato, calculado em função do tráfego observado em 2002, eleva-se a 40,3 M€, nas condições de mercado de Outubro de 2002, para uma duração máxima de três anos. As autoridades francesas comunicaram ainda à Comissão que o anúncio de consulta para o «lote 4» tinha como critério de selecção um volume de negócios mínimo que a TCS não atingia. Este critério justificava-se pelo facto de o «lote 4» consistir no transporte de peças industriais de grande dimensão (eixos de TGV, travessas ...) e ser necessário trabalhar com empresas com um volume de negócios e meios consentâneos. À luz das informações fornecidas, convirá, aliás, fazer distinção entre o lote 4, os lotes 2 e 3, e o lote 1. Conforme descrito atrás, o lote 4 consiste em transportes de natureza industrial, os lotes 2 e 3 no transporte de «remessas pesadas» e no «afretamento» e o lote 1 no transporte de «correio de serviço». Sendo especializada no transporte de «pequenas remessas», a TCS só podia ser consultada para o lote 1, «correio de serviço». Este lote foi-lhe adjudicado. Como a Sernam era a única empresa candidata restante e tinha o perfil adequado para os lotes 2, 3 e 4, os contratos foram celebrados com ela.
- (151) As autoridades francesas informaram ainda a Comissão de que o facto de a Sernam se ter candidatado a todos os lotes não constituía de modo algum uma condição para a atribuição do contrato.
- (152) Conclusão: O valor dos cinco contratos adjudicados à Sernam foi avaliado, com base nas previsões de tráfego, em 175,74 M€. Na decisão de 23 de Maio de 2001, a Comissão indicava que os contratos representavam, em onze meses do exercício de 2000, um montante de cerca de 55,3 M€, ou seja, 181 M€ para um período de três anos. Tendo em conta que o contrato relativo ao correio de serviço não foi adjudicado à Sernam (4,5 M€ em três anos), a comparação entre os dois montantes evidencia uma muito ligeira descida em moeda corrente, apesar da evolução geral dos preços.
- (153) Das informações e justificações apresentadas, conclui-se que as autoridades francesas respeitaram o compromisso de abrir à concorrência os contratos para fornecimentos, imprensa e bagagens, lançando processos de concurso transparentes e conformes com as regras. Embora apenas um dos concursos tenha levado à mudança de prestador, a abertura destes contratos à concorrência permite confirmar que os celebrados entre a Sernam e a SNCF não constituem um auxílio na acepção do artigo 87.º do Tratado.
- 5. RESUMO DA EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO APÓS A DECISÃO SERNAM 1**
- (154) Resumem-se seguidamente os elementos novos surgidos após a decisão Sernam 1:
- (a) A Geodis não adquiriu 60% da Sernam como previsto, mas apenas 15%, assim como a COGIP, que adquiriu igualmente 15% da Sernam;
- (b) Os 15% adquiridos pela Geodis e pela COGIP foram readquiridos pela SNCF na sequência da decisão da Comissão de iniciar o procedimento, que levou à ruptura do segundo protocolo celebrado pela SNCF com, respectivamente, a Geodis e a COGIP;

- (c) A SCS Sernam foi transformada em SA (por forma a permitir a participação da Geodis em 15% do capital, com o resultado de esta deixar de ser inteiramente responsável pela Sernam);
- (d) O período de reestruturação é prolongado por um ou mesmo dois anos (de 2004 a 2005-2006);
- (e) O montante do auxílio aumenta 41 M€;
- (f) Segundo os autores da denúncia, a Sernam continua a praticar preços agressivos no mercado, ao passo que as autoridades francesas afirmam o contrário;
- (g) As autoridades francesas afirmam ter respeitado os objectivos de encerramento de instalações, redução de pessoal e diminuição do volume de negócios previstos na decisão Sernam 1;
- (h) As autoridades francesas afirmam ter procedido à abertura à concorrência dos contratos de transporte entre a SNCF e a Sernam;
- (i) A Sernam está a desenvolver uma nova gama de serviço expresso;
- (j) A gama expresso está associada ao desenvolvimento da inovação TBE num novo segmento de mercado ainda com possibilidades de expansão e, portanto, não sobredimensionado, contrariamente aos serviços de grupagem/entregas normais da Sernam, que constituem segmentos de mercado em estagnação ou mesmo em declínio. De facto, o transporte rodoviário, normalmente o principal modo de expedição de encomendas (grupadas ou fraccionadas), é um mercado com sobrecapacidade estrutural, embora considerado actualmente em equilíbrio na sequência do alargamento da União.

(155) Recorde-se que o custo inicial da reestruturação era de 515 M€⁽¹⁾. A França prevê aumentar 41 M€ o auxílio inicial de um montante de 448 M€, totalizando assim o auxílio à reestruturação 489 M€.

6. APRECIACÃO

6.1 Existência de auxílio

(156) Segundo o n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, «são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que

afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».

- (157) Embora continuem presentes os elementos que caracterizaram a decisão Sernam 1, a Comissão deve certificar-se de estarem efectivamente reunidos, para o conjunto das medidas implementadas ou a implementar antes ou depois de 23 de Maio de 2001, os quatro critérios estabelecidos no n.º 1 do artigo 87.º. Nesse contexto, a Comissão deve igualmente ter em conta a evolução do direito comunitário e, muito em particular, o acórdão do Tribunal de Justiça no processo «Stardust Marine»⁽²⁾.
- (158) Segundo este acórdão, com efeito, é necessário verificar, relativamente a qualquer subvenção, se a decisão de a atribuir é imputável ao Estado, a fim de determinar se é preenchido um dos quatro critérios do n.º 1 do artigo 87.º, o critério dos «recursos estatais».

6.1.1 Recursos públicos

- (159) De acordo com a descrição feita atrás, a SNCF, enquanto EPIC, é uma empresa pública na acepção da Directiva 2000/52/CE da Comissão, de 26 de Julho de 2000, que altera a Directiva 80/723/CEE, de 25 de Junho de 1980, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas⁽³⁾, dado que os poderes públicos podem exercer directa ou indirectamente uma influência dominante sobre a SNCF, em consequência da propriedade, da participação financeira ou das regras que a disciplinam.
- (160) Assim sendo, os 503 M€ e os 41 M€ que a SNCF/Estado francês atribuiu à Sernam constituem recursos públicos.

6.1.2 Imputabilidade ao Estado

- (161) Nessas condições, há forte presunção de que a SNCF se encontre sob controlo estatal. Esta presunção assenta em vários «indícios» apontados pelo Tribunal de Justiça no acórdão «Stardust Marine»⁽⁴⁾:

⁽²⁾ Acórdão de 16 de Maio de 2002 no processo C-482/99, França/Comissão, Colectânea de Jurisprudência, p.I-4397.

⁽³⁾ JO L 193 de 29.7.2000, p. 75.

⁽⁴⁾ O Tribunal afirma, no ponto 52, que: «... o simples facto de uma empresa pública se encontrar sob controlo estatal não é suficiente para se poder imputar ao Estado as medidas por ela adoptadas, como as medidas de apoio financeiro ora em causa. Há ainda que examinar se as autoridades públicas devem ser consideradas implicadas, de uma forma ou de outra, na adopção dessas medidas». Para esse efeito, o acórdão aponta um conjunto de «indícios» que permitem concluir da imputabilidade ao Estado de uma medida de auxílio adoptada por uma empresa pública, nomeadamente «...as exigências dos poderes públicos, [...] a sua integração nas estruturas da Administração Pública, a natureza das suas actividades e o exercício destas no mercado em condições normais de concorrência com operadores privados, o estatuto jurídico da empresa, regulado pelo direito público ou pelo direito comum das sociedades, a intensidade da tutela exercida pelas autoridades públicas sobre a gestão da empresa ou qualquer outro indício, no caso concreto, de uma implicação ou da improbabilidade da não implicação das autoridades públicas na adopção de uma medida, atendendo igualmente ao alcance desta, ao seu conteúdo e às condições de que se reveste».

⁽¹⁾ Custo este coberto pelo auxílio à reestruturação, no montante de 448 M€, e pela contribuição da Geodis no valor de de 67 M€.

- (a) Dos 18 membros do Conselho de Administração da SNCF, sete representam directamente as autoridades públicas, o que evidencia uma certa intensidade da tutela por estas exercida (se bem que estes sete membros do CA não representem a maioria).
- (b) O estatuto jurídico de EPIC, que não é regulado pelo direito comum das sociedades, coloca a SNCF numa posição que lhe permite exercer as suas actividades à margem das condições normais de concorrência com operadores privados.
- (c) Dado esse seu estatuto, que exclui a possibilidade de falência ou insolvência, a SNCF, conforme conclui a Comissão com base na sua comunicação sobre os auxílios estatais sob forma de garantias ⁽¹⁾, dispõe de uma garantia ilimitada do Estado e pode assim obter no mercado condições de crédito mais vantajosas que as oferecidas às empresas reguladas pelo direito privado das sociedades ⁽²⁾. A partir do momento em que a SNCF disponibiliza fundos expostos a riscos, cobertos por uma garantia ilimitada e não remunerada, a uma empresa em dificuldades financeiras como a Sernam, que opera em mercados abertos à concorrência (grupagem/entregas/transporte rodoviário), é conferida uma vantagem à empresa beneficiária, à luz da referida comunicação ⁽³⁾. Mesmo que o Estado não tenha de efectuar pagamentos a título da garantia dada, existe auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado a partir do momento em que é oferecida a garantia.
- (d) Por último, segundo o ponto 15 das orientações para os auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldades, «os auxílios à reestruturação podem provir de empresas públicas gestoras de participações sociais ou de sociedades de investimento financiadas por fundos públicos» e, segundo o ponto 17, «quando um financiamento é concedido ou garantido pelo Estado a uma empresa com dificuldades financeiras, deve

considerar-se que é provável que as transferências financeiras contenham elementos de auxílio estatal».

- (162) Nestas condições, a Comissão considera que a atribuição de recursos públicos pela SNCF à Sernam, de que é aqui questão, é imputável ao Estado francês e que as garantias estatais concedidas à SNCF constituem elementos prefiguradores de auxílio estatal.

6.1.3 Os outros critérios do n.º 1 do artigo 87.º

- (163) Aplicação dos outros critérios do n.º 1 do artigo 87.º: Por último, segundo as informações de que dispõe a Comissão, os outros elementos que determinam da existência ou não de auxílio estatal, enunciados na decisão Sernam 1, continuam presentes. Mantém-se válida, assim, a apreciação da decisão Sernam 1 quanto à existência de auxílios estatais à reestruturação da Sernam e segundo a qual:

- a cooperação logística entre a SNCF e a SCS Sernam existente desde 1 de Fevereiro de 2000 não constitui auxílio estatal;
- as outras medidas (a assistência comercial e a recuperação) constituem auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87.º.

- (164) Conclui-se, por conseguinte, que as medidas implementadas ou a implementar antes ou depois de 23 de Maio de 2001 no quadro da reestruturação da Sernam constituem auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado.

6.2 Base jurídica

- (165) Conforme indicado na decisão que dá início ao procedimento, a Comissão deve analisar os elementos factuais novos, a fim de determinar se são ou não conformes com a decisão Sernam 1.

- (166) A Comissão deve ainda verificar se a situação *de facto* actual – em comparação com a existente na altura da decisão Sernam 1 – é compatível com as orientações, nomeadamente no que respeita ao princípio do auxílio único.

⁽¹⁾ JO C 71 de 11.3.2000, p.14.

⁽²⁾ A comunicação da Comissão relativa aos auxílios estatais sob forma de garantias precisa, no ponto 2.1.1, que «as garantias estatais são normalmente abrangidas pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 87.º [do Tratado CE], caso o comércio entre Estados-Membros seja afectado e se não for pago qualquer prémio em condições de mercado» e, no ponto 2.1.2, que «a vantagem proporcionada por uma garantia estatal reside no facto de o risco associado à garantia ser assumido pelo Estado. Esta assunção do risco por parte do Estado deveria normalmente ser remunerada através de um prémio adequado. Quando o Estado renuncia ao pagamento do prémio, existe simultaneamente um benefício para a empresa e uma utilização de recursos do Estado. Deste modo, mesmo que o Estado não tenha de efectuar qualquer pagamento ao abrigo da garantia, pode existir, não obstante, um auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 87.º. O auxílio é concedido aquando da atribuição da garantia, e não aquando da execução da garantia ou aquando da realização de pagamentos ao abrigo da garantia.» No ponto 2.1.3, a comunicação indica que «a Comissão considera igualmente como auxílio sob forma de garantia as condições de financiamento mais favoráveis obtidas por empresas cujo estatuto jurídico [i] exclui a possibilidade de falência ou insolvência ou [ii] prevê expressamente uma garantia estatal ou [iii] a cobertura de prejuízos pelo Estado.».

⁽³⁾ Um mercado aberto à concorrência é, por definição, um mercado que não está fechado de direito ou de facto à concorrência, no qual o Estado poderia impor obrigações ou contratos de serviço público através dos quais uma empresa pode, em certos casos, beneficiar de compensações financeiras do Estado.

6.3 Compatibilidade

6.3.1 Estrutura da análise

- (167) Numa primeira fase, analisa-se se o auxílio de 503 M€, autorizado em 2001, foi utilizado de forma abusiva e se essa análise permite concluir da compatibilidade do auxílio ilegal suplementar atribuído, no montante de 41M€.
- (168) Numa segunda fase, clarificam-se os elementos da decisão de 2001 que foram respeitados. À luz desses elementos, analisa-se de novo a elegibilidade da Sernam para o auxílio à reestruturação e a sua capacidade para recuperar a viabilidade.
- (169) Seguem-se as medidas que a Comissão entende dever tomar para prevenir distorções da concorrência e garantir que o auxílio aprovado na presente decisão se limite ao mínimo.

6.3.2 Utilização abusiva do auxílio autorizado pela decisão Sernam 1

- (170) Em primeiro lugar, a Comissão não pode aceitar o argumento avançado pelas autoridades francesas de que o facto de ter caducado o primeiro protocolo entre a SNCF e a Geodis, concluído em 21 de Abril de 2000, não é imputável nem à Geodis, nem à SNCF nem às autoridades francesas, por motivo de a decisão Sernam 1 não ser definitiva a 30 de Junho de 2001, a data em que terminava a prorrogação do acordo entre a SNCF e a Geodis.
- (171) De facto, a decisão Sernam 1 foi notificada às autoridades francesas em 23 de Maio de 2001, ou seja, mais de um mês antes de terminar a prorrogação do acordo entre a SNCF e a Geodis ⁽¹⁾.
- (172) Ora, o n.º 3 do artigo 254.º do Tratado estabelece que «... as decisões são notificadas [pela Comissão] aos respectivos destinatários produzindo efeitos mediante essa notificação». Além disso, o artigo 242.º estabelece que «os recursos perante o Tribunal de Justiça não têm efeito suspensivo. Todavia, o Tribunal de Justiça pode ordenar a suspensão da execução do acto impugnado, se considerar que as circunstâncias o exigem».
- (173) Nestas condições, a decisão notificada a França em 23 de Maio de 2001 era aplicável a partir dessa data, na qual produzia efeitos. Em tais circunstâncias, a França dispunha de apenas duas opções:

- aplicar integralmente (e imediatamente) a decisão de 23 de Maio de 2001 a fim de poder atribuir o auxílio autorizado – caso em que deveria ter

obrigado a que fosse aplicado o protocolo de acordo entre a SNCF e a Geodis, uma vez que ainda havia tempo, ou

- não atribuir o auxílio aprovado em 23 de Maio de 2001 e, sendo caso disso, notificar as novas condições de concessão.

- (174) Ora, a França não fez nem uma coisa nem outra. Pelo contrário, iniciou o processo de atribuição do auxílio, não aplicou correctamente a decisão Sernam 1 (e, portanto, o protocolo) e não notificou a alteração das condições de concessão do auxílio, em violação da decisão Sernam 1 e do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

- A Comissão considera, assim, que a não aplicação da decisão Sernam 1, e portanto a não aplicação do protocolo de acordo entre a SNCF e a Geodis, assim como a concessão (175) ilegal de uma parte do auxílio em circunstâncias não aprovadas pela Comissão, é imputável à França, a destinatária da referida decisão.

- (176) É por o protocolo de acordo não ter sido aplicado pelas autoridades francesas que a decisão Sernam 1 não foi aplicada de forma correcta relativamente:

- ao primeiro protocolo de acordo, conforme prorrogado, uma vez que a participação da Geodis na Sernam se ficou pelos 15% em lugar dos 60% inicialmente previstos (esta participação foi depois igualada pela COGIP);

- à conclusão de um segundo acordo entre a SNCF e a Geodis/COGIP ⁽²⁾, cuja inoponibilidade à Comissão motivou o accionamento das cláusulas de ruptura do contrato entre a SNCF e respectivamente a Geodis e a COGIP. Consequentemente, os 15% da Sernam adquiridos respectivamente pela Geodis e a COGIP foram readquiridos pela SNCF, que voltou a ser proprietária a 100% da Sernam;

- à transformação da Sernam em sociedade em comandita simples (SCS) a fim de tornar a Geodis ilimitadamente responsável pelas dívidas da Sernam. A isto vem somar-se a transferência do risco, que a Geodis devia assumir, para a SNCF, no que respeita i) ao montante dos investimentos necessários à recuperação da Sernam, ii) à adequada redução dos custos de exploração da Sernam e iii) a uma defecção importante de clientela durante este período de incerteza financeira;

- à ausência da contribuição de 67 M€ da Geodis;

- à atribuição parcial do montante dos auxílios aprovados pela decisão Sernam 1, quando já não estavam preenchidas as condições previstas na decisão;

⁽¹⁾ O referido protocolo estava, portanto, ainda em vigor e deveria ter sido aplicado pelas autoridades francesas (embora a Geodis pudesse já conhecer dificuldades financeiras em 23 de Maio de 2001).

⁽²⁾ Trata-se do segundo acordo entre a SNCF e a Geodis, mas, é claro, do primeiro acordo entre a SNCF e a COGIP.

- à atribuição de auxílios suplementares no montante de 41 M€, essencialmente devido ao atraso da associação da Sernam à Geodis e que as autoridades francesas apenas comunicaram à Comissão no relatório anual de 17 de Junho de 2002, quando tal montante adicional implicava a renotificação completa do *dossier*;
- ao prolongamento do plano de reestruturação, inicialmente previsto para o período 1999-2004 e que terminará agora em 2005-2006 (altura prevista para a reposição do equilíbrio financeiro da Sernam), ou seja, um a dois anos mais tarde do que o previsto.

- (177) Ora, segundo as orientações ⁽¹⁾, «a empresa deve executar integralmente o plano de reestruturação que foi aceite pela Comissão e deve cumprir todas as outras obrigações previstas na decisão da Comissão. Esta considera o não cumprimento do referido plano ou das obrigações como um abuso do auxílio».
- (178) Com base no que precede, a Comissão conclui, por um lado, que não foi cumprida a decisão Sernam 1, de 23 de Maio de 2001, no que respeita aos elementos atrás referidos, e confirma, por outro lado, que esse incumprimento constitui uma utilização abusiva do auxílio na acepção do artigo 1.º, alínea g), do Regulamento (CE) n.º 659/1999 e do ponto 43 das orientações.
- (179) Segue-se que o auxílio suplementar de 41 M€ atribuído pela SNCF à Sernam, que é consequência directa dessa utilização abusiva (visto a sua atribuição resultar do atraso da associação), deve ser considerado incompatível com o Tratado e restituído nas condições exigidas (com juros).

6.3.3 Elementos em conformidade com a decisão Sernam 1

- (180) A Comissão constata, no entanto, que as autoridades francesas cumpriram vários dos objectivos traçados em conformidade com a decisão Sernam 1, nomeadamente a abertura à concorrência dos contratos existentes entre a SNCF e a Sernam.
- (181) A França cumpriu também a decisão Sernam 1 no que respeita ao número de encerramentos e à reorganização de instalações de triagem da Sernam, à formação dos trabalhadores, à redução do número de trabalhadores, à implementação gradual de um novo plano de transporte, à migração dos sistemas informáticos para os da Geodis, à redução do volume de negócios em 18% entre 2000 e 2005, à não reposição pelo Estado dos 67 M€ que a Geodis não injectará na Sernam, a uma evolução no sentido da reorientação das actividades da Sernam do serviço de entregas clássico para o serviço expresso

e, sobretudo, para um serviço inovador, centrado no modo ferroviário através da combinação da nova «gama expresso» e do «comboio-bloco expresso (TBE)» e que se insere num novo segmento de mercado cujo pleno potencial ainda está por explorar.

- (182) Por outro lado, na secção 3.2.4. das orientações, a Comissão define as condições em que pode ser alterado um plano de reestruturação.
- (183) No quadro do presente *dossier*, a Comissão assinala o seguinte:

— excluindo a alienação da Sernam, (ainda) não efectuada, a implementação do plano de reestruturação está a prosseguir na substância e em conformidade com o plano inicial. Trata-se essencialmente da reorganização do plano de transporte, da reorganização e redução do número de instalações e da redução do volume de negócios e do pessoal conforme previsto no plano inicial e que é mesmo superior à prevista na decisão Sernam 1, bem como da recentragem das actividades em torno de um conceito inovador (TBE);

— as dificuldades que a empresa vivia antes de 23 de Maio de 2001 mantêm-se;

— o objectivo da reestruturação, a viabilização, permanece o mesmo;

— a dilatação do prazo preconizado para a reestruturação não vai além de um a dois anos;

— em ligação com o procedimento iniciado relativamente ao presente *dossier*, a Comissão reexamina a situação global de 2001 à luz da sua actualização a 2003-4.

- (184) Vistos estes elementos, a Comissão conclui que o auxílio em apreço no quadro da presente decisão preenche os critérios da secção 3.2.4. das orientações supramencionadas. Esse auxílio não constitui, por conseguinte, um novo auxílio à reestruturação, pelo que não se aplica o princípio do «auxílio único».

6.3.4 Elegibilidade para auxílios à reestruturação

- (185) A Comissão confirma os elementos respeitantes à elegibilidade da Sernam para beneficiar de um auxílio à reestruturação constantes da decisão Sernam 1, relativamente aos quais, aliás, não formulou dúvidas na decisão n.º C 32/03 que dá início ao procedimento. Nos pontos 82 a 87 da decisão Sernam 1 tecem-se considerações sobre os conceitos de empresa em dificuldades, empresa recentemente criada e auxílio único.

⁽¹⁾ Ponto 43

(186) Embora a Sernam tenha voltado a ser transformada de SCS em SA e a sua privatização já não seja elemento constituinte do *dossier*, a análise da elegibilidade não se altera. Deve-se isto, nomeadamente, ao facto de se manterem as dificuldades que a empresa vivia antes de 23 de Maio de 2001 e de o objectivo da reestruturação permanecer o mesmo.

6.3.5 Recuperação da viabilidade

(187) Apesar de a sua privatização não se ter efectivado conforme previa a decisão Sernam 1, a Sernam continuou a executar bom número de disposições do plano de reestruturação inicial, acrescentando-lhe mesmo uma série de elementos novos que indicam estar em curso uma genuína mudança e apontam para a viabilização, a prazo, da empresa.

(188) Reorganização de instalações: A reorganização dos centros de exploração afigura-se de facto um elemento essencial para a viabilização de uma empresa do tipo da Sernam. Os argumentos aduzidos pelas autoridades francesas, atrás enunciados, a respeito da organização dos espaços ocupados por estas instalações, da sua localização e do seu número excessivo, apontam para uma racionalização essencial para tornar mais eficientes e menos onerosas as actividades futuras.

(189) Redução do pessoal: A redução do número de trabalhadores é efectivamente muito significativa, passando esse número de 5050 em 1999 para [...] em 2005, o que permitirá economias importantes e dará à Sernam a flexibilidade e adaptabilidade necessárias para concretizar os seus objectivos inovadores.

(190) Sistema informático: Com a assistência da Geodis, a Sernam migrou o seu sistema informático para dois novos programas de gestão («Aanael» e «Alizée 2000»), que deverão otimizar as actividades futuras da Sernam.

(191) Gama «Xpress»: A nova gama expresso permitiu o estabelecimento de uma tipologia de produtos segundo o modo de expedição, com as vantagens dos produtos expresso. A Sernam adaptou-se, assim, a um conceito de actividade comercial moderno, preconizado pelos peritos para uma actividade rentável num mercado com potencial de crescimento.

(192) «TBE»: A reorientação das actividades para a gama «expresso» certificada permitiu igualmente que a Sernam centrasse o seu novo plano de transporte rodoviário no elemento fortemente inovador que é o «TBE». A combinação da «gama expresso» com o «TBE» proporciona hoje à Sernam um volume de negócios de [...] M €, num total de [...] M € na grupagem. Acresce que o conceito TBE, conjugado com a nova gama expresso, se enquadra perfeitamente na lógica preconizada pelos

peritos a que se faz referência atrás com vista a tornar o transporte ferroviário atractivo. Rentável em distâncias mínimas de 400 km e admitindo velocidades superiores aos limites aplicáveis na estrada, o TBE poderá fazer concorrência ao transporte por camião no longo curso, apesar de serem necessárias duas paragens no mínimo para descarga ⁽¹⁾. A competitividade do TBE deverá ainda aumentar caso venha a baixar o actual limite de velocidade para os camiões de pequeno ou médio porte.

(193) O sucesso do TBE, que, segundo as autoridades francesas, estaria assegurado, demonstra que o conceito responde a uma necessidade realmente sentida no mercado nacional francês.

(194) Este interesse é outro elemento indicador de que a diversificação iniciada pela Sernam com vista a especializar-se progressivamente no transporte de encomendas via o TBE pode efectivamente ter futuro em termos económicos. A tendência para a regionalização do mercado dos serviços de entregas clássico e expresso em França poderá explicar o interesse suscitado pelo TBE, que, por definição, só opera no longo curso. Cabe referir, por outro lado, que a abertura do mercado ferroviário à concorrência, iniciada pela Comissão, deverá, a prazo, permitir que a Sernam se posicione num novo segmento de mercado internacional. Num tal cenário (seja ele de dimensão nacional ou internacional) e tendo em conta as condições impostas pela presente decisão, a Sernam, para alcançar os seus objectivos, deverá consorciar-se com uma ou várias empresas.

(195) Viabilidade global da Sernam: A Sernam conseguiu eliminar quase totalmente, pelo seu próprio esforço de reestruturação, a necessidade da contribuição de 67 M€ da Geodis para a reestruturação. Isto demonstra que a Sernam foi capaz de, autonomamente, concretizar parte importante da reorganização prevista, o que será altamente benéfico para a gestão futura das necessidades de fundo de maneo.

(196) Acresce que as previsões do plano de actividades em termos de resultados se afiguram plausíveis, à luz da racionalização empreendida pela Sernam a nível das instalações (número, localização e organização dos espaços), do pessoal, das actividades e das necessidades de fundo de maneo e à luz dos conceitos inovadores que desenvolveu e concretizou (a «gama expresso» e o «TBE») e das parcerias empresariais em que conta entrar (e que são uma condição da presente decisão) a fim de expandir as suas actividades ferroviárias (TBE) não só a nível do mercado expresso nacional como também do internacional, que conheceu um crescimento formidável nestes últimos anos e cujas perspectivas continuam animadoras.

⁽¹⁾ Uma para o transbordo das mercadorias do camião para o comboio, à partida, e outra para o transbordo das mercadorias do comboio para o camião, à chegada.

(197) A Comissão considera que, mesmo sem o auxílio suplementar de 41 M€ atrás referido, a Sernam deverá ser capaz de levar a efeito a sua reestruturação nos prazos estipulados. De facto, embora a empresa apenas disponha de parte dos auxílios autorizados na decisão Sernam 1, os seus resultados para o ano de 2003 são já ligeiramente melhores que o esperado (-85 M€ antes de impostos, contra os -87 previstos) e deverão equilibrar-se conforme previsto no plano de actividades da empresa por volta de 2005-2006.

(198) Tendo em conta os factores expostos, a Comissão considera que a Sernam poderá recuperar uma viabilidade financeira sustentável num prazo razoável, tal como indicado pelas autoridades francesas.

6.3.6 *Prevenção de distorções da concorrência – redução da capacidade*

(199) Segundo as indicações das autoridades francesas, a Sernam já reduziu substancialmente a sua capacidade e conta proceder, até ao termo do período de reestruturação em 2005-2006, a reduções superiores às previstas na decisão Sernam 1 a nível do número de instalações, do pessoal e do volume de negócios. Além disso, a Sernam está a reorientar a sua actividade no sentido de privilegiar o serviço expresso em detrimento da grupagem/serviço de entregas clássico e um novo conceito de transporte ferroviário, o TBE, em detrimento do transporte rodoviário. O conceito TBE desenvolveu-se num novo segmento de mercado, que não tem excesso de capacidade e que oferece perspectivas de expansão a nível tanto nacional como internacional. As autoridades francesas satisfizeram, assim, um certo número de critérios estabelecidos na decisão Sernam 1.

6.3.7 *Prevenção de distorções da concorrência – contrapartidas específicas*

(200) A Comissão nota, em primeiro lugar, que:

- devem ser tomadas medidas para atenuar, tanto quanto possível, as consequências negativas do auxílio para os concorrentes;
- a limitação ou a redução forçada da presença da empresa nos mercados considerados em que opera representa uma contrapartida para os concorrentes;
- as contrapartidas poderão assumir formas diferentes consoante a empresa opere ou não num mercado com excesso de capacidade.

(201) Em segundo lugar, a Comissão regista os seguintes elementos:

(202) Os mercados considerados: A Comissão constata que os principais mercados em que a Sernam opera são os mercados nacionais franceses da grupagem/serviço de

entregas clássico e do expresso. Estes mercados comportam todavia um elemento essencial de transporte rodoviário e ferroviário.

(203) O transporte ferroviário (conceito «TBE»): No que respeita ao desenvolvimento da grupagem e do transporte de encomendas expresso por via ferroviária (conceito do «TBE»), as autoridades francesas confirmaram à Comissão que «a SERNAM não tem o monopólio do TBE, na medida em que qualquer operador pode solicitar à Fret SNCF um serviço equivalente. Até hoje, todavia, nenhum concorrente da SERNAM apresentou qualquer pedido expresso à Fret SNCF. Esta confirma, aliás, estar pronta a fornecer nas mesmas condições um serviço equivalente a qualquer operador que o solicite. A SERNAM, por seu lado, acedeu a pedidos de colaboração técnica a nível do TBE formulados por um operador que desejava avaliar a sua oportunidade e eficácia».

(204) A grupagem ferroviária praticada pela Sernam com o TBE e a nova gama expresso é um mercado novo a desenvolver e que não apresenta sobrecapacidade estrutural. Tendo igualmente em conta que as autoridades francesas dão as garantias necessárias para que a Sernam não possa ter o monopólio deste mercado, a Comissão considera que a Sernam não tem de oferecer contrapartidas ao auxílio neste segmento e pode continuar a nele expandir a sua actividade.

(205) O transporte rodoviário: O transporte rodoviário, por seu lado, sofre de sobrecapacidade estrutural em toda a Europa, e, portanto, também em França. Acresce que o mercado francês da grupagem tradicional é considerado em estagnação e o da entrega de encomendas normalizadas (*parcels*) em declínio.

(206) As partes interessadas indicam que as condições do mercado se agravaram com o encerramento de empresas, em maior número do que no ano passado, e que o mercado se caracteriza também por uma forte concorrência a nível dos preços, praticada, nomeadamente, pela Sernam.

(207) A grupagem e o expresso: A Sernam é um operador importante do mercado da grupagem/serviço de entregas clássico e, sobretudo, expresso em França e detém uma quota de mercado significativa, ultrapassando um grande número de outros operadores destes mercados.

(208) Utilização abusiva de um auxílio: Além disso, tendo em conta a utilização abusiva de um auxílio, conforme se constata atrás, e o prolongamento da duração do plano de reestruturação, a Comissão considera que a Sernam deve oferecer uma contrapartida específica, retirando-se dos segmentos de mercado com excesso de capacidade, a fim de que a aprovação de parte do auxílio em questão se possa justificar.

- (209) Com efeito, em mercados que sofrem de sobrecapacidade estrutural ou se encontram em declínio, a atribuição de auxílios estatais terá como consequência imediata dar a uma empresa que deveria ter cessado actividades devido às suas notórias dificuldades a possibilidade de ocupar artificialmente uma parte de mercados extremamente disputados, em detrimento de empresas concorrentes com uma situação financeira sólida. É preciso, pois, evitar que o auxílio tenha o indesejável efeito de afastar do mercado em disputa empresas em boa situação financeira, em proveito de empresas que se mostram incapazes de sobreviver pelos seus próprios meios.
- (210) Neste sentido, a Comissão considera que a Sernam se deverá desligar da actividade nos segmentos de mercado com excesso de capacidade, ou seja, no caso concreto, o segmento da grupagem/serviço de entregas clássico por via rodoviária.
- (211) Embora a Sernam tenha já iniciado tal retirada, a Comissão considera que os esforços empreendidos são insuficientes e devem ser prosseguidos de forma sustentada. Considera necessário, por isso, impor condições que permitam i) que a Sernam continue a expandir-se no sentido de uma diversificação inovadora, para um segmento de mercado a desenvolver (portanto, sem excesso de capacidade) e ii) que, nos segmentos de mercado com excesso de capacidade, em estagnação ou em declínio, os serviços da Sernam sejam substituídos pelos serviços de outros operadores (o que terá por efeito a libertação das quotas de mercado da Sernam nestes segmentos). Essas condições são:
- A Sernam apenas poderá expandir a sua actividade de entregas por via ferroviária (conceito «TBE»). A SNCF deverá, a este respeito, oferecer a qualquer outro operador que o solicite as mesmas condições que oferece à Sernam para o transporte ferroviário de mercadorias «TBE».
 - Em contrapartida, a Sernam deverá, durante os próximos dois anos, a contar da data de notificação da presente decisão, substituir integralmente os seus meios próprios e serviços de transporte rodoviário por meios e serviços de transporte rodoviário de uma ou várias empresas em que a SNCF não tenha uma participação maioritária.
 - Por meios próprios e serviços de transporte rodoviário da Sernam entende-se o conjunto dos meios rodoviários – a saber, os veículos de transporte rodoviário – da empresa, próprios ou em *leasing*/locação;
 - As empresas que irão retomar a actividade rodoviária da Sernam deverão assegurar o conjunto das prestações de transporte rodoviário com os seus recursos próprios.
- (212) A obrigação de proceder a essa substituição constituirá evidentemente um desafio para a empresa. Com efeito, cerca de [...] M€ do volume de negócios da Sernam provêm das suas actividades de transporte rodoviário, num volume de negócios total de 414 M€ do qual [...] M€ correspondem à grupagem. No entanto, o abandono da actividade rodoviária própria poderá realizar-se sem que a viabilidade da empresa seja afectada, pelas seguintes razões principais:
- A Sernam deverá consorciar-se com uma ou várias empresas, a fim de ceder as actividades de expedição de encomendas por via rodoviária – a saber, os veículos de transporte rodoviário – à partida e à chegada do serviço ferroviário Sernam (TBE). Como as parcerias e o abandono do transporte rodoviário pela Sernam já estavam previstas e haviam sido anunciadas pelas autoridades francesas, esta condição mais não fará do que garantir que tais intenções são postas em prática.
 - A reestruturação da Sernam centra-se na combinação da sua nova gama expresso com o novo conceito de transporte ferroviário TBE, cujas perspectivas parecem bem fundadas e credíveis, pelo que a empresa deverá poder reposicionar-se num segmento de mercado ainda por expandir.
- (213) Por outro lado, a pedido da Comissão, que insistiu dever evitar-se que a Sernam viesse a deter uma posição de monopólio no transporte ferroviário expresso de mercadorias, as autoridades francesas confirmaram por escrito ⁽¹⁾ que qualquer outro operador potencialmente interessado em efectuar um serviço de entregas por via ferroviária poderá beneficiar das mesmas condições que a Sernam. A Comissão considera que é possível deste modo afastar qualquer risco de monopólio de direito ou de facto, restando apenas os obstáculos à entrada neste mercado ⁽²⁾.
- (214) Além disso, a estratégia de desenvolvimento do TBE inscreve-se directamente nas linhas orientadoras da política de transporte da Comissão, uma vez que favorece a transferência do modo rodoviário para o modo ferroviário. A este respeito, a Comissão considera que uma empresa que se diversifica de modo a possibilitar a transferência de um volume importante de tráfego de mercadorias do modo rodoviário para o ferroviário de longo curso merece que lhe seja dada a oportunidade de explorar tal possibilidade, desde que se retire efectivamente dos segmentos de mercado com excesso de capacidade.
- (215) Assim sendo, a Comissão considera que o objectivo de:
- reestruturar a Sernam
 - de modo a que esta recupere uma viabilidade sustentável,

⁽¹⁾ Carta das autoridades francesas de 14 de Abril de 2004

⁽²⁾ Esses obstáculos consistirão, *a priori*, essencialmente no saber-fazer para o exercício de tal actividade e na disponibilidade de vagões adaptados às necessidades específicas, dado que, pelo menos no caso da Sernam, a tracção ferroviária seria assegurada pela SNCF.

- mediante a reorientação das actividades de transporte rodoviário para o transporte ferroviário expresso e a cessão dessas actividades a outras empresas, independentes da SNCF, e
- sem alterar as condições das trocas comerciais entre os Estados-Membros de maneira que contrarie o interesse comum, está cumprido.
- (216) A Comissão tem em conta, no entanto, a intenção das autoridades francesas de alienarem a totalidade da Sernam (activo e passivo incluídos) até [...]. Num tal contexto, a Comissão lembra que, se a venda se efectuar ao preço de mercado, mediante um processo transparente e aberto a todos os concorrentes ou verificado por um perito independente, a uma sociedade sem vínculo jurídico com a SNCF, o adquirente não terá de restituir o montante de 41 milhões de euros considerado incompatível. De facto, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, não se pode considerar que o adquirente beneficiou de vantagem relativamente aos outros operadores existentes no mercado.
- (217) A Comissão lembra também que as condições da decisão (cessão da actividade rodoviária da Sernam a outras empresas e recentragem das actividades da Sernam no transporte ferroviário) são aplicáveis mesmo em caso de alienação da totalidade da Sernam (activo e passivo) conforme prevêem as autoridades francesas. Em contrapartida, caso a Sernam venda os seus activos em bloco, a Comissão lembra que as duas condições supramencionadas, relativas à reestruturação da empresa, não se aplicarão, uma vez que a Sernam deixará de exercer actividades sob a sua forma jurídica actual e terá libertado as suas quotas de mercado em proveito do adquirente independente (que poderá *de facto* prosseguir as suas actividades com os activos da Sernam).
- 6.3.8 *Auxílio limitado ao mínimo*
- (218) Conforme se referiu atrás, a necessidade de um auxílio suplementar de 41 M€ resulta, fundamentalmente, do incumprimento da decisão Sernam 1 pelas autoridades francesas. Um tal auxílio suplementar é injustificado, na medida em que se destina a uma empresa que ainda opera essencialmente em segmentos de mercado com sobrecapacidade estrutural, em estagnação ou mesmo em declínio. Além disso, a Sernam não deverá dispor de um excesso de meios líquidos que possa consagrar a actividades susceptíveis de causar distorções no mercado e sem ligação com o processo de reestruturação, nomeadamente em termos de preços praticados. A Comissão considera, assim, que a atribuição de um auxílio suplementar de 41 M€, a somar ao montante total de 503 M€ inicialmente notificado e aprovado pela decisão Sernam 1, não se justifica.
- (219) Além disso, a substituição da contribuição da Geodis para a reestruturação da Sernam inicialmente prevista por um possível auxílio no montante de 67 M€, pode ser excluída, visto tal contribuição já não ser necessária. De facto, a necessidade de fundos no montante de 67 M€, que a Geodis deveria suprir mediante uma linha de crédito, foi financiada pela redução do crédito dado pela Sernam aos seus clientes. Para mobilizar esses fundos, a Sernam poderia ter cedido os seus créditos sobre clientes por meio de descontos ou titularizações, a fim de obter de uma instituição financeira os recursos correspondentes. Mas a Sernam fez melhor, efectuando um trabalho de fundo que consistiu em reduzir a duração do crédito a clientes, mobilizar os recursos assim libertados e reduzir concomitantemente as suas necessidades de fundo de maneo. Este processo é preferível ao recurso ao financiamento externo, conforme descrito atrás, já que contribui para o saneamento da situação financeira da Sernam e dá mais segurança à actividade futura (dada a duração reduzida do crédito a clientes).
- (220) A Comissão pode considerar, portanto, que a Sernam supriu a ausência de contribuição da Geodis no montante de 67 M€ recorrendo a um meio equivalente e mesmo melhor do que um financiamento externo, mobilizando recursos que permaneciam demasiado tempo bloqueados nos créditos a clientes.
- (221) É assim que a intensidade do auxílio à reestruturação da Sernam na situação actual (designada por Sernam 2 no quadro a seguir) se cifra em 81%, em comparação com uma intensidade de 87% no *dossier* Sernam 1. Tem-se em conta o facto de a Sernam ter assegurado com os seus próprios recursos o financiamento de 67 M€ necessário, e que a Geodis deveria suprir, e dever igualmente assegurar pelos seus próprios meios o financiamento suplementar de 41 M€ necessário, o que poderá conseguir mediante, nomeadamente, a alienação das suas actividades rodoviárias e por outros meios.
- (222) Ao montante de 556 M€⁽¹⁾ soma-se a contribuição da SNCF, no valor de 34 M€ e 21 M€, a título dos contratos com a Sernam e o transporte de bagagens, imprensa e fornecimentos durante os onze meses do exercício de 2000 da SCS Sernam, que foram considerados auxílios estatais compatíveis na decisão Sernam 1. Atendendo a que a França respeitou o compromisso de abrir à concorrência os mercados do transporte de fornecimentos, imprensa e bagagens por conta da SNCF, a Comissão pode reiterar a apreciação feita na decisão Sernam 1 e segundo a qual o montante de 55 M€, atribuído a título dos referidos contratos para os onze meses do exercício de 2000, pode ser autorizado no contexto da reestruturação da Sernam.
- ⁽¹⁾ Este montante compreende um financiamento de 448 M€ da SNCF para a reestruturação da Sernam, o financiamento pela Sernam dos 67 M€ que a Geodis deveria injectar (na verdade, a Sernam reduziu este montante de financiamento implementando, pelos seus próprios meios, medidas de reestruturação) e o financiamento, por recursos da Sernam, do auxílio suplementar de 41 M€ proposto.

(223) Custos de reestruturação

M€	Sernam 1	Alteração	Sernam 2
Custos de reestruturação	515	41	556
Total (1)	515		556

Fontes de financiamento

M€	Sernam 1	Alteração	Sernam 2
Financiamento da reestruturação pela SNCF	448		448
Financiamento pela Geodis	67	-67	0
Financiamento pela Sernam		67	67
Outros fundos provenientes da Sernam		41	41
Total (2)	515		556

Intensidade do auxílio à reestruturação Sernam 1 em %	87		
Intensidade do auxílio à reestruturação Sernam 2 em %			81

Auxílios atribuídos para os contratos em M€	55		55
Total (3)	55		55

M€	Sernam 1		Sernam 2
Financiamento da reestruturação pela SNCF	448		448

M€	Sernam 1		Sernam 2
Auxílios atribuídos para os contratos em M€	55		55
Total (4) Montante do auxílio total do dossier	503		503

6.3.9 Aplicação e observância das condições

- (224) A França terá de apresentar um relatório anual sobre a evolução da reestruturação e o cumprimento da presente decisão. O primeiro relatório deverá contudo ser apresentado no prazo de seis meses a contar da data da notificação da presente decisão.

7 CONCLUSÕES

- (225) A Comissão constata que a França atribuiu o auxílio de 503 M€⁽¹⁾ em condições diferentes das aprovadas na decisão Sernam 1 e atribuiu ilegalmente um auxílio suplementar de 41M€.

- (226) No entanto, tendo em conta:

— o compromisso assumido por escrito pelas autoridades francesas, a pedido expresso da Comissão, de que a Sernam não será favorecida pela SNCF e não poderá adquirir o monopólio do transporte ferroviário (expresso) de mercadorias,

— a profunda reestruturação iniciada pela Sernam (no que respeita aos centros de exploração, ao plano de transporte, à redução de capacidade já efectuada e a inovações essenciais a nível da nova gama expresso e do TBE) e

— as condições impostas pela presente decisão,

a Comissão considera que o auxílio de 503 M€ concedido à Sernam é compatível com o Tratado, dado que:

— a viabilização da Sernam poderá processar-se num prazo razoável;

⁽¹⁾ Este montante compreende 448 M€ de auxílio à reestruturação propriamente dita atribuído pela SNCF e 55 M€ de auxílio a título dos contratos, o que perfaz 503 M€.

- a concorrência não será falseada de maneira contrária ao interesse comum;
- o auxílio se limita ao mínimo necessário, na medida em que o montante total das necessidades de financiamento aprovado pela decisão Sernam 1 (570 M €⁽¹⁾) se reduziu em 67 M€ em resultado da ausência da contribuição da Geodis, mas foi todavia financiado através da mobilização dos recursos da Sernam, e que o auxílio suplementar de 41 M€ deverá ser restituído com juros,

TOMOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O auxílio estatal a favor da sociedade Sernam aprovado em Maio de 2001, num montante de 503 milhões de euros, é compatível com o mercado comum nas condições definidas nos artigos 3.º e 4.º.
2. O auxílio estatal concedido pela França a favor da sociedade Sernam, num montante de 41 milhões de euros, é incompatível com o mercado comum.

Artigo 2.º

1. A França deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar junto do beneficiário o auxílio referido no n.º 2 do artigo 1.º e já ilegalmente colocado à sua disposição.
2. A recuperação será efectuada imediatamente e segundo os procedimentos de direito interno, desde que estes permitam a execução imediata e efectiva da presente decisão. O auxílio a recuperar incluirá juros a partir da data em que foi colocado à disposição do beneficiário e até à data da sua recuperação. Os juros são calculados com base na taxa de referência utilizada para o cálculo do equivalente subvenção no âmbito dos auxílios regionais.

Artigo 3.º

1. Sob reserva do disposto no n.º 2, deverão ser respeitadas as seguintes condições:
 - a) A Sernam apenas poderá desenvolver a sua actividade de expedição de encomendas por via ferroviária (segundo o conceito do «*train bloc express*», «TBE»). A este respeito, a SNCF garantirá que serão oferecidas a qualquer outro operador que o solicite as mesmas condições que oferece à

Sernam para a actividade de transporte ferroviário de mercadorias 'TBE'.

- b) Em contrapartida, durante os dois próximos anos, a contar da data de notificação da presente decisão, a Sernam deverá substituir integralmente os seus meios próprios e serviços de transporte rodoviário por meios e serviços de transporte rodoviário de uma ou várias empresas, jurídica e economicamente independentes da SNCF e seleccionadas por um processo aberto, transparente e não-discriminatório.

Por meios próprios e serviços de transporte rodoviário da Sernam entende-se o conjunto dos meios rodoviários – a saber, os veículos de transporte rodoviário – da empresa Sernam em regime de propriedade plena ou em *leasing*/locação.

As empresas que passem a exercer as actividades rodoviárias da Sernam deverão assegurar o conjunto das prestações de transporte rodoviário com os seus recursos próprios.

2. Caso a Sernam venda em bloco os seus activos até [...], ao preço de mercado, a uma sociedade sem vínculo jurídico com a SNCF, por meio de um processo transparente e aberto, as condições definidas no n.º 1 não são aplicáveis.

Artigo 4.º

A eventual alienação parcial ou total da Sernam deve efectuar-se ao preço de mercado e por meio de um processo transparente e aberto a todos os concorrentes. Nessas condições, a restituição do auxílio de 41 M€ incumbirá à sociedade Sernam, caso esta continue a existir.

Artigo 5.º

A França informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da data de notificação da presente decisão, das medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 6.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 20 de Outubro de 2004

Pela Comissão
Loyola DE PALACIO
Vice-Presidente

⁽¹⁾ Este montante compreende 448 M€ da SNCF, 55 M€ a título dos contratos e 67 M€ da Geodis.