II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 24 април 2007 година

относно мярката за помощ, приложена от Белгия в полза на InterFerryBoats, (C 46/05 (ex NN 9/04 и ex N 55/05))

(нотифицирано под номер C(2007) 1180)

(само текстовете на френски и нидерландски език са автентични)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/608/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да изложат своите коментари в съответствие с посочените разпоредби,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Дела NN 9/04 и N 55/05

(1) В писмо от 12 август 2003 г., регистрирано в Комисията на 20 август 2003 г. (TREN/A(03)27718), белгийските власти уведомиха Европейската комисия за мерките за помощ предоставена от Белгийската национална железопътна компания (SNCB) за оздравяване и преструктуриране на нейното дъщерно дружество Inter Ferry Boats (IFB), по силата на рамков договор, сключен на 7 април 2003 г., по смисъла на член 88, параграф 3 от Договора за ЕО.

(2) На 13 октомври 2003 г. (D(03)17546) Комисията прикани белгийските власти да ѝ предоставят допълнителна информация. На 12 декември 2003 г. се проведе двустранно заседание за обсъждането на този въпрос, на което планът за преструктуриране на IFB беше връчен на Комисията.

(3) Белгийските власти отговориха на Европейската комисия с писмо от 7 януари 2004 г., регистрирано в Комисията на 13 януари 2004 г. (TREN/A(04)10708). От това писмо става ясно, че обявената помощ е отпусната, вследствие на което бе заведено дело под номер NN 9/04. На 30 април 2004 г. бе проведено второ заседание и в писмо от 15 юни 2004 г., регистрирано в Комисията на 21 юни 2004 г. (TREN/A(04)23691), белгийските власти изпратиха изисканата от Комисията по време на това заседание допълнителна документация.

(4) В писмо от 26 януари 2005 г. (D(05)100339) Комисията прикани белгийските власти да предоставят допълнителни сведения, изпратени ѝ в писмо от 25 март 2005 г., регистрирано в Комисията на 30 март 2005 г. (TREN/A(05)7712).

(5) В писмо от 28 януари 2005 г. (SG(2005)A1133) белгийските власти информират Комисията за намерението на SNCB да извърши допълнително увеличение на капитала на IFB, което не е предвидено в споразуменията обявени на 12 август 2003 г. Комисията заведе това уведомление под номер N 55/2005.

(6) В писмо от 29 март 2005 г. (D(05)106199) Комисията подкани белгийските власти да предоставят допълнителна информация, която ѝ беше изпратена в писмо от 28 април 2005 г., регистрирано в Комисията на 3 май 2005 г. (SG(2005)A(05)4155).

(7) В писмо от 31 май 2005 г. (D(05)111096) Комисията прикани белгийските власти да предоставят допълнителна информация, която ѝ беше изпратена в писмо от 30 юни 2005 г., регистрирано в Комисията на 1 юли 2005 г. (TREN/A(05)16598).

(8) На 16 септември 2005 г. бе проведено работно заседание между Комисията и белгийските власти, на което Комисията поиска от белгийските власти допълнителна информация, която ѝ беше предоставена по електронен път на 21 октомври 2005 г., с регистрация в Комисията от 24 октомври 2005 г. (TREN/A(05)27067).

1.2. **Дело C 46/05**

(9) В писмо от 7 декември 2005 г. Комисията информира Белгия за решението си да започне процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 на Договора, срещу въпросните мерки.

(10) Решението на Комисията за започване на процедурата е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([1]). Комисията прикани заинтересованите страни да изложат коментарите си във връзка с въпросната мярка. Комисията не е получила такива от трета заинтересована страна.

(11) На писмото за започване на процедурата Белгия отговори с писмо от 14 февруари 2006 г., регистрирано в Комисията на 15 февруари 2006 г. под номер TREN/A/13934. Със същото писмо от 14 февруари 2006 г. тя оттегли уведомлението си от 28 януари 2005 г.

(12) На 1 юни и 25 юли 2006 г. бяха проведени работни заседания между службите на Комисията и белгийските власти. В писмата си от 29 юни и 20 септември 2006 г., регистрирани в Комисията в същия ден, съответно под номера TREN/A/25806 и TREN/A/32665, както и в писмата си, изпратени по електронен път на 16 и 21 ноември 2006 г., регистрирани под номера TREN/A/37638 и TREN/A/37981, белгийските власти предоставиха допълнителна информация на Комисията.

([1]) ОВ C 159, 8.7.2006 г., стр. 2.

(13) В писмо от 30 ноември 2006 г., получено в Комисията на 5 декември 2006 г., регистрирано под номер TREN/A/39219, белгийските власти предадоха писмо от Карел Винк във връзка с настоящия въпрос. Белгийските власти изпратиха това писмо в подкрепа на тезата си, че не Белгия, а единствено и само SNCB носи отговорност за взетите от SNCB решения в тази връзка.

(14) В писмо от 5 февруари 2007 г. (D(07)302095) Комисията прикани белгийските власти да предоставят допълнителна информация, изпратена от Белгия в писма от: 6 февруари 2007 г., регистрирано в Комисията на 7 февруари 2007 г. (A(07)24246); 8 февруари 2007 г., регистрирано в Комисията на 9 февруари 2007 г. (A(07)23613); 13 февруари 2007 г., регистрирано в Комисията на 15 февруари 2007 г. (A(07)24201), и писмо от 15 февруари 2007 г. с регистрация в Комисията от 16 февруари 2007 г. (A(07)24362).

(15) В свое писмо от 15 март 2007 г. (D(07)306248), както и на провелото се на 16 март 2007 г. работно заседание, Комисията подкани белгийските власти да ѝ предоставят допълнителна информация, която ѝ бе изпратена от Белгия в писмо от 30 март 2007 г., регистрирано в Комисията в същия ден (A(07)28411).

2. **ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ И ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ**

2.1. **Страни по рамковия договор за оздравяване и преструктуриране на IFB**

2.1.1. *IFB*

2.1.1.1. Описание на дружеството

(16) IFB е акционерно дружество регулирано от белгийското законодателство. SNCB е притежател на 89,03 % от неговия капитал. Останалите акционери са: CNC Transports, дъщерно дружество, 93,8 % собственост на SNCF (7,41 %), ICF (2,08 %) и EWS (English Welsh and Scottish Railway — 1,22 %).

(17) Дружеството IFB е учредено на 1 април 1998 г. чрез сливането на следните три дружества: Ferry Boats SA, Interferry SA и отдел „Железници“ на Edmond Depaire Ltd. Както бе доказано и от Белгия с извлечение от фирмения регистър, това сливане е от типа сливане чрез поглъщане, при което Ferry Boats SA поглъща Interferry SA; впоследствие отдел „Железници“ на Edmond Depaire SA става част от така слятото цяло. IFB наследява юридическото лице на създаденото през 1923 г. дружество Ferry Boats.

(18) IFB продължава да развива най-вече два вида дейности, логистика на железопътния и комбиниран транспорт (IFB Logistics) и експлоатация на континентални терминали за комбиниран транспорт (IFB Terminals). Дейностите на дружеството са подробно описани в писмото за започване на официалната процедура по разследване, точки от 16 до 19.

(19) Към тези дейности следва да се добави и дяловото участие на IFB понастоящем и в миналото във фирми и дъщерни дружества за експлоатация на пристанищни и континентални терминали, транспортни фирми в Белгия и чужбина. Дяловото участие и дъщерните дружества са описани подробно в точка 30 и следващи на писмото за започване на официалната процедура по разследване. Белгия е уведомила Комисията, че някои от фактите, съдържащи се в писмото за започване на процедурата не са съвсем точни, или впоследствие са претърпели промени. Настъпилите след изпращане на писмото за започване на процедурата промени са описани в следващите точки. А останалите промени са следствие от решението за започване на процедурата (точки от 30 до 49).

(20) Дялово участие на IFB в терминали в Белгия. Дружеството IFB се е оттеглило от терминала в Брюж. В точка 39 от писмото за започване на процедурата се казва, че то е продало дяловете си на инвестиционната група OCHZ. Всъщност, IFB е продало дяловете си на дружеството Hesse-Noord Natie, с което са експлоатирали съвместно този терминал.

(21) Точка 41 на писмото за започване на процедурата гласи, че IFB притежава 16,76 % от дяловете на дружеството Dry Port Mouscron-Lille. Белгия е уведомила Комисията, че след увеличаване на капитала на дружеството на 29 юни 2006 г. — увеличаване, в което IFB не участва, и след включването на частния инвеститор DELCATRANS в капитала на дружеството — дяловото участие на IFB е намаляло на 11,07 %.

(22) Дялово участие на IFB в терминали във Франция. През есента на 2006 г. IFB е продало на CMA-CGM 30-процентното си дялово участие в дружеството Nord France Terminal International OU (наричано по-долу NFTI-ou). След тази транзакция във Франция IFB си запазва само дяловото участие от 2 % в дружеството CNC transports, преименувано тогава на Naviland Cargo.

2.1.1.2. Пазари и пазарни дялове на IFB

(23) В решението си за започване на процедурата (точки от 50 до 54) Комисията твърди, че по отношение на дейностите на IFB Logistics е необходимо да се прави разграничение между два вида продуктови пазари: на спедиционните и на логистичните услуги, като и двата се определят като национални, а дялът на IFB Logistics се изчислява между 2 % и 5 %.

(24) Що се отнася до терминалния пазар, в решението за започване на процедурата (точки от 55 до 59) се прави разграничение между континентални и пристанищни терминали. Междувременно, дружеството IFB е изтеглило участието си от всички пристанищни терминали, в които е притежавало дялове. Нито заинтересованите страни, нито Белгия са оспорили дефиницията, съдържаща се в решението за започване на процедурата.

(25) Пазарът на железопътния превоз на товари е част от тези два пазара. В съответствие с разпоредбите на Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. за развитие на железопътния транспорт на Общността [2] след 2003 г. той се отвори за международния превоз от и за Белгия. Това отваряне на пазара за международния транспорт беше допълнено и от отварянето на пазара за вътрешен транспорт на 1 януари 2007 г., предвидено от Директива 91/440/ЕИО, приложена от Белгия с кралски декрет от 13 декември 2005 г.

2.1.2. *SNCB*

(26) Дружеството SNCB е създадено от белгийското законодателство на 23 юли 1926 г., когато се учредява Société Nationale des Chemins de Fer Belges [3] (Белгийската национална железопътна компания). От 14 октомври 1992 г. [4] то функционира като самостоятелно публично акционерно дружество. [5].

(27) Белгийската държава реформира структурата на SNCB на 1 януари 2005 г., като раздели дружеството на три отделни такива, а по-точно:

— SNCB Holding, холдингово дружество, 100-процентов собственик на останалите две:

— управляващото железопътната инфраструктура Infrabel, и

— новото дружество за железопътен транспорт SNCB.

Белгийската държава е едноличен собственик на акциите на SNCB Holding.

(28) Органите за управление на SNCB са: Управителен съвет, Съвет на директорите и Изпълнителен директор. Управителният съвет е съставен от 10 члена, в това число и изпълнителния директор, които се назначават с кралски декрет, след обсъждане в рамките на Министерски съвет.

[2] ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25.
[3] Moniteur Belge, 24 юли 1926 г.
[4] Дата на влизане в сила на кралския декрет от 30 септември 1992 г., с който се одобрява първият договор за управление на Белгийската национална железопътна компания (SNCB) и се определят мерките, приложими за това дружество, Moniteur Belge, 14 октомври 1992 г.
[5] Като определените в закона от 21 март 1991 г., реформиращ някои публични икономически предприятия, Moniteur Belge, 27 март 1991 г.

(29) В Управителния съвет белгийското правителство е представено от правителствен комисар. Правителственият комисар може да сезира белгийските власти с цел отмяна на решение на Управителния съвет, излизащо извън рамките на изпълнението на обществените услуги, ако то *„вреди на изпълнението на обществените услуги“* (член 23, алинея 2 от Закона).

2.2. **Финансови затруднения на IFB през 2001 г. и 2002 г.**

(30) Би било удачно да се започне с анализ на причините, породили финансовите затруднения, и едва след това да се опише реакцията на ръководствата на IFB и SNCB.

2.2.1. *Финансови затруднения*

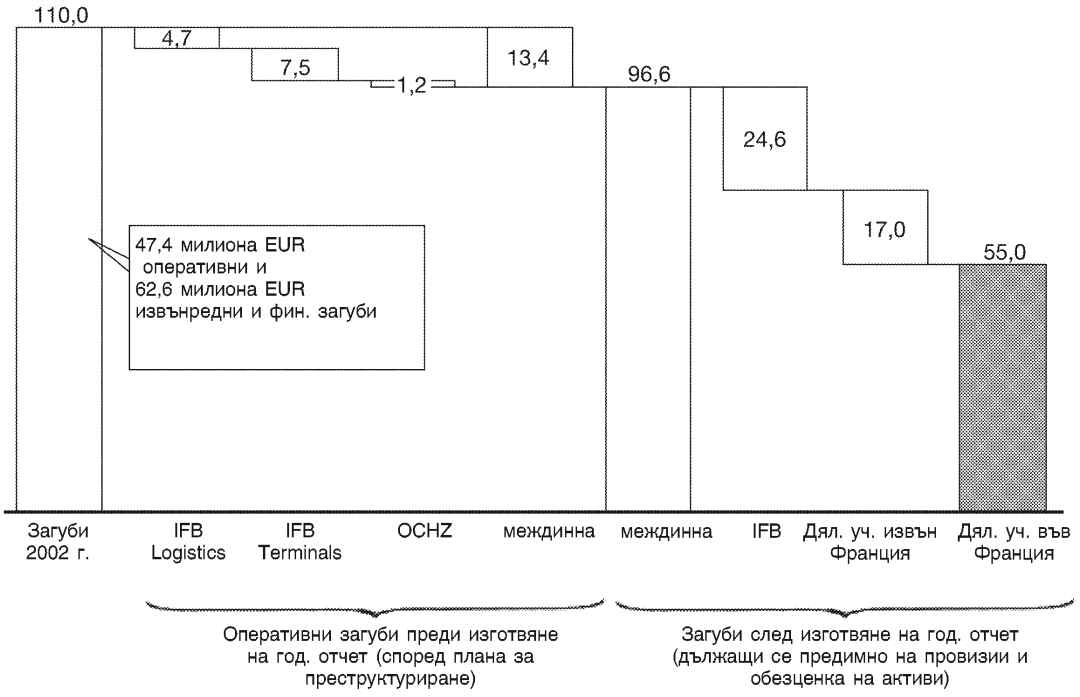
(31) Основната причина за трудностите на IFB се корени във финансовите затруднения на дружествата във Франция на пристанище Дюнкерк през 2001 г. и 2002 г., в които IFB има дялове. Тези финансови затруднения засягат и дейностите на „IFB Logistics“ и „IFB Terminals“, реализирали загуби през 2002 г.

(32) Както се вижда и от схема 1, общият размер на загубите на IFB за финансовата 2002 г. възлиза на 110 милиона EUR. Оперативните загуби възлизат на 12,2 милиона EUR, преди изготвяне на годишните отчети на IFB Logistics (4,7 милиона EUR) и IFB Terminals (7,5 милиона EUR). Към тях се добавя и оперативната загуба от дяловото участие в OCHZ, която се изчислява на 1,2 милиона EUR. Тези загуби, възлизащи общо на 13,4 милиона EUR, съставляват 12% от общия размер на загубите. Остатъкът от загубите за 2002 г., т.е. 96,6 милиона EUR, се дължи на обезценката на активите и провизиите при съставянето на годишния финансов отчет, наложила се след затрудненията, пред които е изправено дружеството във Франция и Белгия. 75 % от тази обезценка на активи и провизии се дължи на капиталови участия на IFB, като 76 % от тях се отнасят за участията във Франция.

Схема 1

Разпределение на загубите през 2002 г.

(Милиони EUR)



Изт. План за престуктур. на IFB, 24/03/2003 г.; IFB Controlling

2.2.2. *Реакция на ръководствата на IFB и SNCB*

(33) От края на 2000 г. IFB е спряло изплащането на фактурите, изпращани от SNCB за извършени железопътни услуги. Тази практика, толерирана от SNCB продължава през 2001 г. и най-вече през 2002 г. Така в края на януари 2003 г. IFB натрупва фактури за неизплатени на SNCB услуги на обща стойност 63 милиона EUR. Именно с неизплащането на фактурите се обяснява фактът, че IFB продължава дейността си, въпреки сериозните си финансови затруднения.

(34) На 21 май 2002 г. Управителният съвет на IFB установява, че вследствие на претърпените след края на 2000 г. загуби собственият капитал на дружеството е спаднал под 50 %. И съгласно член 633 от Фирмения кодекс на Белгия, IFB свиква извънредно общо събрание на акционерите на IFB.

(35) На това събрание SNCB, като мажоритарен акционер, поема ангажимент да окаже подкрепа на IFB, чрез отпускане на аванс за оперативни разходи на стойност 2,5 милиона EUR. Този ангажимент е бил одобрен от Управителния съвет на SNCB и въз основа на него акционерите са взели решение за временно продължаване на дейността на IFB и са поискали от Управителния съвет да изготви план за пълно преструктуриране, включващо дъщерните дружества и управлението на терминалите.

(36) На свое събрание от 19 юли 2002 г. Управителният съвет на SNCB анализира състоянието на своето дъщерно дружество IFB. Изпълнителният директор на IFB представя състоянието на групата, след което Управителният съвет взема следното решение: „Съветът отбелязва съгласието си да отпусне сумата от 2,5 милиона EUR в брой, необходима за покриване на финансовите нужди и за да се гарантира продължаването на дейността на IFB до края на октомври 2002 г. (тази сума се отпуска като аванс за евентуално увеличаване на капитала).“

(37) След одобрението на Управителния съвет, през второто полугодие на 2002 г. SNCB отпуска на IFB аванса от 2 500 000 EUR по следната схема:

— 6.8.2002 г.: отпускане на сума от 1 000 000 EUR,

— 17.9.2002 г.: отпускане на сума от 1 000 000 EUR,

— 30.9.2002 г.: отпускане на сума от 500 000 EUR.

(38) Този аванс е с лихва от 3,1 %. Той е възстановен изцяло през юли 2003 г. Възстановяването става на два етапа:

— на 15 юли 2003 г. IFB възстановява 1 500 000 EUR от тази сума, с лихвите от 40 422,04 EUR;

— на 23 юли 2003 г. IFB възстановява на SNCB остатъка от 1 000 000 EUR, с лихвите от 26 883,35 EUR.

(39) На 19 септември 2002 г. изпълнителният директор на IFB ангажира двама ревизори с изготвянето на специален доклад за оценка на финансовото състояние на дружеството. След като се запознава със заключенията в доклада, предаден на IFB на 4 декември 2002 г., а покъсно и на SNCB, Управителният съвет на SNCB дава на 20 декември 2002 г. принципното си съгласие за увеличаване на капитала на IFB. Извънредното общо събрание на акционерите (ИОСА) на IFB, проведено на 24 декември 2002 г., също приема това предложение.

(40) С подкрепата на консултантска фирма McKinsey ръководството на IFB изготвя план за преструктуриране на дружеството. Планът за преструктуриране, описан подробно в точки от 73 до 86 от настоящото решение, е одобрен от Управителния съвет на IFB на 23 март 2003 г.

(41) Впоследствие в „рамков договор за преструктуриране на IFB“, сключен между ръководствата на двете дружества (IFB и SNCB) на 7 април 2003 г., те определят подробностите по оздравяването и преструктурирането на IFB. На провелото се второ ИОСА акционерите на IFB отбелязват съгласието си за продължаване на дейността на IFB въз основа на сключения рамков договор.

2.3. **Мерки за оздравяване и преструктуриране в „рамковия договор, сключен между SNCB и IFB за преструктуриране на IFB“ от 7 април 2003 г.**

(42) Член 2 от рамковия договор предвижда двуетапно изпълнение на приетите от двете страни мерки, а поточно: период на оздравяване и период на преструктуриране.

2.3.1. *Способи и условия за изпълнение на мерките за оздравяване*

(43) Член 3 от рамковия договор предвижда следните мерки за оздравяване:

— отпускане на аванс от 5 милиона EUR, подлежащ на възстановяване,

— ползването на кредитно улеснение на стойност до 15 милиона, и

— временно разсрочено плащане на задълженията на IFB към SNCB на стойност 63 милиона EUR.

(44) Срокът на прилагане на мерките е ограничен до 12 месеца; въпреки това, той е бил удължаван с мълчаливо съгласие между страните, до датата на увеличаване на капитала.

(45) Лихвата по аванса, подлежащ на възстановяване, както и тази по кредитното улеснение се равнява на референтния лихвен процент, прилаган от Комисията във връзка с държавните помощи. Лихвите се натрупват до тяхното изплащане, извършващо се едновременно с изплащането на дължимите вземания.

(46) Според договора, при просрочено плащане на задълженията от 63 милиона EUR се начислява наказателна лихва от 5,4 %. Тази лихва се натрупва и се изплаща едновременно с основното вземане.

(47) Лихвите, които IFB дължи на SNCB за задълженията и кредитното улеснение, възлизат на 2,2 милиона EUR за 2002 г., на 3,9 милиона EUR за 2003 г., на 4,7 милиона EUR 2004 г., на 5,2 милиона EUR за 2005 г. и на 4,4 милиона EUR през 2006 г.

(48) Член 7 от договора предвижда отказ от страна на IFB от давност на задълженията към SNCB.

(49) Цялостното прилагане на мерките започва в момента на сключване на рамковия договор, т.е. на 7 април 2003 г. Въпреки това авансът, подлежащ на възстановяване, не е оползотворен от IFB.

2.3.2. *Способи и условия за прилагане на мерките за преструктуриране*

(50) Член 4 от рамковия договор, озаглавен „Способи за прилагане“ на инструмента „мярка за преструктуриране“, е със следната формулировка:

„Страните потвърждават намерението си да приложат следните мерки, в степен, в която те съответстват на плана за преструктуриране, одобрен от двата управителни съвета, белгийската държава и при необходимост от ЕО, при условие че акционерите в IFB одобрят:

— Преобразуването в капитал на отпуснатия аванс, подлежащ на възстановяване, на стойност 5 милиона EUR

— Преобразуването в капитал на отпусната част от кредитното улеснение на стойност до 15 милиона EUR […]

— Преобразуването в капитал на задълженията от […] 63 милиона EUR

— Евентуалното допълнително увеличение на капитала, при условие че то бъде одобрено от двете страни […]“

(51) Изпълнението на това увеличение на капитала зависи от клауза за отлагане, предвидена в член 5 на рамковия договор, т.е. за одобрение от Комисията, във връзка с правилата за отпускане на държавни помощи. Според член 5:

„Изпълнението на поетите от SNCB ангажименти в рамките на договора […] зависи от следната клауза за отлагане. Страните ще поискат от белгийската държава да уведоми в най-кратък срок ЕО за сключването на настоящия рамков договор. Те ще поискат още, в случай че ЕО прецени в рамките на това уведомление, че [рамковия договор] включва отпускане на държавна помощ (по смисъла на член 87 на Договора за ЕО), белгийската държава да обяви [сключването на рамковия договор] по силата на член 88, алинея 3 от Договора за ЕО. За да има възможност ЕО да представи позицията си, изпълнението на [рамковият договор] ще бъде отложено с 15 работни дни, считано от датата на уведомяване на ЕО. В случай че [рамковият договор] като цяло бъде окачествен като държавна помощ от ЕО, той ще бъде приведен в изпълнение едва след изричното одобрение от страна на ЕО на въпросната помощ, или в краен случай, съгласно изложените в разпоредбата за одобрение срокове и условия.

В случай че ЕО окачествти [рамковия договор] частично или в неговата цялост като държавна помощ и ако тя бъде обявена за несъвместима с общия пазар, тогава страните ще обсъдят възможността за изпълнение на евентуалните допълнителни мерки, изисквани по отношение на IFB, но те не са задължени да изпълняват тези допълнителни или адаптирани мерки, ако преценят, че поставените условия за отпускане на помощта са абсолютно необосновани“.

(52) Белгийското гражданско право предвижда, при реализиране на клаузата за отлагане, договорът да придобие обратна сила.

(53) В отговора си на писмото за започване на процедурата, белгийските власти информират Комисията, че ако увеличението на капитала бъде одобрено от нея, то ще бъде извършено според договорените между страните условия в рамковия договор. Увеличението ще бъде в размер от 95,3 милиона EUR, съставено, както следва:

(в милиони EUR)

Преобразуване в капитал на кредитното улеснение	15
Преобразуване в капитал на задълженията на IFB към SNCB	63
Преобразуване в капитал на натрупаните лихви върху кредитното улеснение и задълженията за периода 2002—2006 г. (за 2006 г. само отчасти)	17,3
Общо	95,3

(54) Белгийските власти са информирали Комисията, че за да съответства съотношението задължения/собствен капитал на IFB на средното за конкуренцията и да не го надвишава, увеличението няма да засегне всички натрупани през 2006 г. лихви. То няма да обхваща и авансът подлежащ на възстановяване, тъй като IFB не се е възползвало от това улеснение.

(55) В отговора си на писмото за започване на процедурата, белгийските власти уведомяват също Комисията, че изтеглят уведомлението от 28 януари 2005 г., с което информират Комисията за намерението на SNCB и IFB, да извършат допълнително увеличение на капитала с 5 милиона EUR, освен предвиденото в член 4 на рамковия договор, чрез принос като непарична вноска на дяловото участие от 47 % на SNCB в дружеството TRW. ([6]).

(56) Планът за преструктуриране, предвиден в член 4 е предаден на Комисията по време на съвместното заседание с белгийските власти на 12 декември 2003 г. Неговото изпълнение е започнало през 2003 г. и е приключило в началото на 2005 г.

(57) Планът за преструктуриране е в две части, съответстващи на две отделни стратегии, едната за френските дъщерни дружества на групата, а другата за дейността на IFB в Белгия. Стратегията, избрана за Франция, предвижда пълно изтегляне на капиталовите инвестиции, докато тази за Белгия – преструктуриране на дружеството с оглед на продължаване на неговата дейност и експлоатация.

2.3.2.1. Изтегляне на инвестициите от дъщерни дружества за експлоатация на терминали във Франция

(58) Както беше обяснено в настоящото решение, и по-подробно в точка 30 и следващи от писмото за започване на процедурата, IFB е продължило да прилага стратегията си за изтегляне на инвестициите от френските си дъщерни дружества. Тази политика е завършила с продажбата на дяловете в NFTI-OU през ноември 2006 г.

(59) Общата стойност на разходите по изтегляне на инвестициите от дъщерните дружества на IFB във Франция е достигнала 39,1 милиона EUR. Следващата таблица представя разпределението на тези разходи между петте дъщерни дружества. Финансовите нужди и цифрите, отнасящи се за различните дружества, са обяснени по-подробно в следващите точки.

([6]) Понастоящем IFB притежава дял от 0,9 % в дружеството, експлоатиращо терминали в Антверпен, Брюж, Остенде, Шарлероа, Лиеж, Брюксел, Гент, Etge и Мехелен, и осъществява железопътен превоз на товари в 11 държави-членки.

Изтегляне на инвестициите във франция: обобщение на разходите

(в милиони EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IBF FRANKREICH	DPD	ОБЩО ДЯЛОВО УЧАСТИЕ
Загуба от обезценка на вземания	3,9		0,8	2,8	7,5
Загуба от обезценка на дялово участие		16,7	0,1	5,1	22,0
Увеличение на капитала		1,7			1,7
Общо разходи	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
Лихви с настъпил падеж към 30.6.2006 г.					+ 7,7
Колебания по текуща сметка 9.2002 г. – 12.2002 г.					+ 0,5
Печалба от продажбата на SSTD					– 0,2
Общо разходи по изтегляне на инвестициите във Франция					39,1

а) ***Нужда от финансиране***

(60) Таблицата е съставена въз основа на счетоводните отчети от 27 септември 2002 г. В нея се открояват следните суми:

— сумата от 31,1 милиона EUR, съответстваща на загубите от обезценка на вземанията и дяловото участие, и увеличаването на капитала на NFTI-ou, до достигане на стойност от 1,7 милиона EUR;

— сумата от 7,7 милиона EUR от лихви с изтекъл падеж, съответстващи на стойността на натрупаните лихви за периода от края на 2002 г. до 30 юни 2006 г. върху частите от аванса подлежащ на възстановяване и разсроченото плащане, използвани за изтеглянето на инвестициите;

— сумата от 0,2 милиона EUR, съответстваща на печалбата от продажбата на SSTD;

— сумата от 0,5 милиона EUR, съответстваща, от една страна, на разликата в счетоводните отчети от 27 септември 2002 г. и реалния размер на отчетните загуби към 31 декември 2002 г., от друга страна.

(61) Последната сума от 0,5 милиона EUR съответства на паричния поток между френските дружества, в които IFB има дялово участие и IFB за периода от 27 септември 2002 г. до края на 2002 г., и трябва да бъде отразена в таблицата, за да свърже реалните отчетни загуби от края на 2002 г. с общия размер на финансовите нужди, изчислен въз основа на финансовото състояние от 27 септември 2002 г. Що се отнася до финансовите нужди на IFB, няма основания да се взема предвид тази сума; следователно финансовите нужди на IFB във връзка с изтеглянето на инвестициите във френски дружества възлизат на 38,6 милиона EUR.

(62) Финансовите нужди за изтегляне на инвестициите на IFB в дружества във Франция са били покрити от SNCB. Всъщност, IFB е използвало 30,9 милиона EUR от своите финансови възможности, дължащи се на временното кредитно улеснение от 15 милиона EUR и неизплащане на натрупаните вземания от 63 милиона EUR, за да финансира изтеглянето на инвестициите си. Сумата от 7,7 милиона EUR от финансирането съответства на размера на лихвите, дължими за тази сума по силата на рамковия договор сключен на 7 април 2003 г., който предвижда заплащането (или преобразуването в капитал) на лихвите да се извършва при погасяване на основното вземане.

б) ***Acimar***

(63) Дружеството Acimar реализира целия си оборот от договор за извършване на транспортни услуги сключен с дружеството Arcelor. Този договор е изтекъл на 31 декември 2005 г. Резултатите от извършения през втората половина на 2002 г. одит на IFB сочат, че договорът е генерирал годишна загуба от […] (*). След неуспешни опити за предоговаряне на условията в договора с Arcelor, SNCB решава да обяви фалит на Acimar, и да поиска започване на процедура по обявяване на несъстоятелност. IFB е имало несъбираеми вземания от Acimar на стойност 3,9 милиона EUR, равняващи се на разходите за изтегляне на инвестициите.

в) ***NFTI-ou***

(64) Що се отнася до NFTI-ou, съвместно дружество на IFB и Port Autonome de Dunkerque, експлоатиращо терминали на пристанище Дюнкерк, SNCB избира да изтегли инвестициите си чрез продажба на своите дялове.

(*) Поверителни данни.

(65) Дяловото участие на IFB в NFTI-ou поражда задължение, по силата на писмо за поет ангажимент, IFB да покрие част от загубите, съответстваща на дяловото му участие в дружеството. Освен това IFB е и поръчител за отпускане на кредит на дружеството от банка […], на стойност 2,9 милиона EUR.

(66) С оглед на изтегляне на инвестициите си в дружеството, IFB договаря с Port autonome de Dunkerque освобождаването си от изпълнение на ангажимента, произтичащ от писмото. В замяна на това IFB взема участие в необходимото за продължаване на дейността на NFTI-ou увеличаване на капитала на стойност 1,7 милиона EUR и продава част от дяловете си в дружеството на Port Autonome de Dunkerque на символичната цена от 1 EUR. След тази операция само 30 % от акциите на дружеството остават притежание на IFB.

(67) След това IFB и Port Autonome de Dunkerque започват да търсят купувач на дяла на IFB и го намират в лицето на CMA-CGM […]. Предвид продажната цена, общият размер на разходите на IFB по изтегляне на инвестициите възлиза на 18,5 милиона EUR, от които 1,7 милиона за увеличаване на капитала и 16,7 милиона EUR от загуби от обезценка на дяловото участие.

г) ***IFB France***

(68) IFB France, преименувано впоследствие на AGEP, е било продадено на NFTI-ou за сумата от […], което представлява загуба от 0,1 милиона EUR. След като същевременно IFB се оттегля от NFTI-ou, резултатът от продажбата на NFTI-ou е изтегляне на инвестициите чрез продажба на IFB France. Преди продажбата, IFB е трябвало да се откаже от вземанията си от IFB France на стойност 0,8 милиона EUR. Общата стойност на разходите по изтегляне на инвестициите възлиза на 0,9 милиона EUR.

д) ***Dry Port Dunkerque***

(69) Дяловото участие на IFB в Dry Port Dunkerque има същата особеност като онова в NFTI-ou: писмо за поет ангажимент задължава IFB да покрие оперативните загуби на дружеството.

(70) IFB изтегля това дялово участие чрез ликвидиране, съчетано с продажба на част от активите, и по-специално 8,6 % дялово участие в NFTI-ou, собственост на Dry Port Dunkerque. Но тук противно на случая с NFTI-ou, партньорите на IFB не са можели да изискват продължаване на дейността на дружеството.

(71) IFB не е било в състояние да събере вземанията си от Dry Port Dunkerque (2,8 милиона EUR), и е било принудено да приеме загубите от дяловото си участие (5,1 милиона EUR). Така общата стойност на разходите по ликвидирането достига 7,9 милиона EUR.

е) ***SSTD***

(72) SSTD е рентабилно дружество. След като изгубва основния си клиент и предвид стратегическото решение да се оттегли от френския пазар, в началото на 2005 г. IFB решава да го продаде, с което реализира малка печалба.

2.3.2.2. План за преструктуриране на белгийските дружества с цел продължаване на тяхната дейност

(73) Съвместно с консултантска фирма McKinsey IFB изготвя план за преструктуриране на дейността на IFB в Белгия. Този план за преструктуриране е в две части:

— преструктуриране на дейността на „IFB Logistics“,

— преструктуриране на дейността на „IFB Terminals“.

Главната идея на този план се състои в ограничаване на дейностите на IFB до *основните*, и по-специално логистика и експлоатация на терминали в Белгия, и изтегляне на инвестициите и продажба на дейностите, които не са определящи за икономическата жизнеспособност на *основния предмет на дейност*. Трябва да се отбележат финансовите резултати от преструктурирането, както и различните мерки довели до тях (мерки от общ характер, мерки по отношение на логистичната дейност, мерки свързани с експлоатацията на терминалите, инвестиции).

а) ***Финансови резултати от преструктурирането***

(74) След нанасяне на корекциите за амортизация, обезценка и провизии за рискове и разходи („оперативен паричен поток“), планът за преструктуриране предвижда следните финансови резултати, потвърдени в голяма степен и от постиженията:

(в милиони EUR)

	2004 г.	2005 г.	2006 г. (1-во полугодие)	Общо за периода на преструктуриране
Прогнозен оперативен паричен поток	3,9	4,3	2,35	10,550
Резултатен оперативен паричен поток	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Прогнозите за финансовите резултати на IFB се основават предимно на следните елементи, с които IFB е било запознато при приемането на плана за преструктуриране:

— централизация на интермодалния трафик на един терминал и чувствително увеличаване на обемите. Централизацията на интермодалния трафик позволява оптимизирането на оперативния модел, както и увеличаване на постъпленията, заради включването в тази група на услугите по преместване на товарите, извършвани до момента от други фирми. Освен това IFB успява да спечели нов важен клиент, CSAV, който предвижда възлагането на поръчки за превоз на 50 000 ЕЕДФ от началото на 2004 г.

— значително намаляване на числеността на персонала и разходите за поддръжка. Тези мерки са описани по-подробно в точки от 78 до 83 на настоящото решение;

— ново споразумение за експлоатацията на железопътния терминал „Cirkeldyck“, позволяващо предвиждането важен синергизъм със съседен на него терминал — MSC Home Terminal;

— увеличаване на обема на работа на терминала в Мехелен, след сключването на нов договор с Unilog;

— общи положителни прогнози за развитието на интермодалния транспорт, отбелязал значителен ръст след 2000 г.

б) ***Мерки за преструктуриране***

Общи мерки

(76) Новият колективен трудов договор сключен в предприятието и промяната на правилника за вътрешния трудов ред позволиха постигането на по-високо ниво на активност (от 1 януари 2004 г. годишният брой на работните дни се е увеличил с 13), като разходите за това са спаднали (трудовото възнаграждение за работа в екип и в почивните дни е намалено от 1 октомври 2003 г.).

(77) Административните и търговски служби са концентрирани в Берхем, което позволи закриването на отдела в Гент и намаляването на капацитета на този в Брюж.

(78) Тези мерки допринесоха за намаляването на общите разходи на IFB с около 2,55 милиона EUR годишно ([7]) чрез ограничаване на числеността на персонала до необходимата. Всъщност, IFB намали числеността на персонала си, работещ на ПРВ ([8]), от 210 през септември 2002 г. на 175 в началото на 2006 г., т.е. със 17 %. По-подробно това намаление може да бъде представено по следния начин:

— за пряко експлоатираните терминали (не от дъщерни дружества), броят на служителите работещи на ПРВ е намалял от 110 през септември 2002 г. на 96 в началото на 2006 г., т.е. с 13 %;

— по отношение на логистичната дейност на IFB, броят на служителите, работещи на ПРВ, е намалял от 60 души през септември 2002 г. на 49 в началото на 2006 г., т.е. с 19 %;

— персоналът, работещ в сферата на маркетинга и продажбите, както и на други основни длъжности свързани с поддръжката (финанси, човешки ресурси и др.), е намалял от 40 служители, работещи на ПРВ, през септември 2002 г., на 31 в началото на 2006 г., т.е. с 23 %.

Преструктуриране на логистичната дейност

(79) Планът за преструктуриране предвижда следните девет мерки, които би трябвало да доведат до подобрение от 5,7 милиона EUR.

Мерки	Печалба
1. Ефект от намаляване на разходите за трудово възнаграждение	[…]
2. Консултантски услуги и *изнасяне на дейности*	[…]
3. Обезценки и извънредна амортизация	[…]
4. Закриване на нерентабилните клонове на North European Network	[…]
5. Загуба на обем от конвенционален трафик	[…]
6. Възвръщаемост на провизиите за поддръжка на вагоните	[…]
7. Ръст на интермодалния транспорт	[…]
8. Преразглеждане на договора за интермодален транспорт (повишаване на цените, продуктов реинжинеринг)	[…]
9. Увеличаване на размера на комисионите за представителна дейност (агенти)	[…]
10. Намаляване на общите разходи	[…]

(80) Изпълнението на плана за преструктуриране, приключило в края на 2004 г., предвижда вземането на две допълнителни мерки:

— за терминала „Cirkeldijck“, повишаване на цените за преместване на товари;

([7]) Нарастването на годишния брой на работните дни е довело до спад на разходите с около 0,6 милиона EUR годишно; централизацията на административните и търговски служби в Берхем е довела до спад на разходите с около 0,2 милиона EUR годишно, свеждането на числеността на персонала, работещ на ПРВ, до 35 е довело до спад на разходите с 1,75 милиона EUR годишно.

([8]) Пълно работно време.

— анализиране на трафика като цяло и съгласуване с клиентите на неговото преориентиране.

Преструктуриране на дейността на „IFB terminal“

(81) Преструктурирането на дейността на „IFB Terminal“, приключило през 2005 г., е трябвало да включва 7 мерки, описани по-подробно в точки от 103 до 107 от решението за започване на процедурата.

(82) Освен първоначално предвидените мерки, IFB Logistics извърши и задълбочен анализ на железопътните услуги, които извършва, като нерентабилните от тях бяха преустановени.

(83) А за останалите анализът показа нужда от технически подобрения. Такива бяха извършени най-вече в сектора на интермодалния превоз на контейнери.

Инвестиции, предвидени в плана за преструктуриране

(84) Преструктурирането на терминалите „Mainhub“ и „Zomerweg“ включва нуждата от нови инвестиции на стойност […], най-вече за подмяна […] и други […].

2.4. **Основания за започване на процедурата на „7 декември 2005 г.“**

(85) В своето уведомление Белгия изразява становище, че прилагането на въпросните мерки не представлява държавна помощ, тъй като те не са приложени от Белгия, а от дружеството SNCB, действало като частен инвеститор в условията на пазарна икономика.

(86) Според съмненията на Комисията, определеният срок за погасяване и преобразуването в капитал на натрупаните задължения на стойност 63 милиона EUR със съответните лихви на стойност 11 милиона EUR, представляват държавна помощ. Тези съмнения бяха свързани с отговорността, която белгийската държава носи като собственик на SNCB, както и с действието на дружеството като частен инвеститор в условията на пазарна икономика.

(87) Според съмненията на Комисията, отпускането на аванса от 5 милиона EUR и кредитното улеснение на стойност 15 милиона EUR, и преобразуването на 15-те милиона EUR под формата на кредитно улеснение, заедно с натрупаните върху него лихви от 2,5 милиона EUR в дружествен капитал, както и приноса като непарична вноска на дяловото участие на SNCB в TRW на стойност 5 милиона EUR като нов капитал, представляват държавна помощ.

(88) Комисията се съмнява в съвместимостта на тази финансова помощ за оздравяване на дружеството с правилата на общия пазар, тъй като тя е отпусната за срок надхвърлящ 12 месеца.

(89) Комисията се съмнява и в съвместимостта на приложените мерки като цяло с правилата на общия пазар за отпускане на помощ за преструктуриране.

(90) Комисията изрази съмнение във времевото прилагане на Насоките на Общността за отпускане на държавни помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятията в затруднено положение от 1999 г. ([9]) (вж. по-долу „Насоки за 1999 г.“), и 2004 г. ([10]) (вж. по-долу „Насоки за 2004 г.“), задоволителния ефект от взетите мерки за смекчаване на неблагоприятните последствия от отпускането на помощта върху конкуренцията, ограничаването на помощта до минимум, и достатъчния размер на собствения принос на IFB към помощта за преструктуриране.

(91) Белгия предаде коментарите си в писмо от 14 февруари 2006 г., допълнено от последващи писма от 29 юни, 20 септември 2006 г., 16 ноември 2006 г. и 21 ноември 2006 г.

(92) В своя отговор Белгия отново потвърждава становището си, че въпросните мерки не представляват държавна помощ, защото те не са приложени от белгийската държава, а от SNCB в ролята му на частен инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика.

(93) Впоследствие Белгия заявява, че ако въпросните мерки бъдат счетени за държавна помощ, то те трябва да бъдат анализирани въз основа на Насоките за отпускане на помощ за оздравяване и преструктуриране от 1999 г., а не на тези от 2004 г, а по-късно ги смята за съвместими с правилата на общия пазар за отпускане на помощи за оздравяване и преструктуриране.

([9]) ОВ C 288, 9.10.1999 г., стр. 2.
([10]) ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2.

3. **КОМЕНТАРИ НА БЕЛГИЯ**

(94) Позицията на Белгия може да бъде обобщена по следния начин:

3.1. **Коментари на Белгия относно процедурата**

(95) В своя отговор, изпратен в писмо до Комисията, белгийските власти изразяват резерви относно продължителността на разследването. Те са убедени в законосъобразността на временното продължаване на прилагането на мерките за оздравяване, в очакване на окончателното решение на Комисията във връзка с плана за преструктуриране.

(96) Според белгийските власти, съобщенията от 12 август 2003 г. (регистрирано в Комисията под номер NN 9/04) и 28 януари 2005 г. (регистрирано в Комисията под номер N 55/05) са имали за цел да предоставят на Комисията пълна информация, с оглед на установяването дали приложените от SNCB мерки в полза на IFB съдържат или не държавна помощ, по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора. Според белгийските власти, Комисията е щяла да бъде (и ще бъде) подканена да счете съобщенията като уведомления, по смисъла на член 88, параграф 3 от Договора, единствено при окачествяване на въпросните мерки като държавна помощ.

(97) И по-точно белгийските власти смятат, че съобщението от 12 август 2003 г. не допуска разглеждането на мерките за оздравяване и преструктуриране на IFB като държавна помощ, нито разглеждането на мерките за оздравяване като необявена държавна помощ. Белгийските власти считат, че предварителното обявяване на тези мерки и тяхното неизпълнение по смисъла на член 88, параграф 3 от Договора не е задължително.

(98) Аналогична е и констатацията на белгийските власти относно съобщението от 28 януари 2005 г., чрез което Белгия е уведомила Комисията за допълнителното увеличение на капитала с 5 милиона EUR.

3.2. **Липса на „държавна помощ“ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора**

3.2.1. *Липса на държавни ресурси.*

(99) Според Белгия нито мерките за оздравяване, нито тези за преструктуриране, приложени спрямо IFB, не са финансирани с държавни средства. Белгийската железопътна компания SNCB е щяла да финансира тези мерки изключително със собствени ресурси, без да използва по какъвто и да е начин държавни средства.

(100) Според Белгия фактът, че SNCB е публично дружество по смисъла на член 2 от Директива 80/723/ЕИО на Комисията от 25 юни 1980 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите-членки и публичните дружества, както и финансовата прозрачност в някои предприятия [11] не е достатъчно доказателство, че за финансирането на въпросните мерки от SNCB са били използвани държавни ресурси. Белгия счита, че трябва да се прави разграничение между собствените ресурси на SNCB, генерирани от постъпленията от дейностите на SNCB, от една страна, и държавните дотации за финансиране на публичните услуги, извършвани от SNCB, от друга. След като държавните дотации не са покривали изцяло разходите за публичните услуги, Белгия заключава, че използването на държавни ресурси от SNCB за финансиране на мерките в полза на IFB е изключено.

(101) Белгия смята, че не белгийските власти са тези, които се разпореждат с имуществото на SNCB, то е предназначено за реализиране на дейността на дружеството. Ето защо, позовавайки се на съдебното решение по дело *Stardust Marine* [12], Белгия счита, че то не е „на разположение на публичните власти“.

(102) И накрая Белгия счита, че намаляването на собствените средства на SNCB, заради отпуснатата помощ на IFB, не е причинило каквато и да било „загуба“ на държавата [13], тъй като не се касае за средства, предназначени за държавния бюджет.

3.2.2. *Липса на отговорност на белгийската държава*

(103) Във връзка с аванса в размер на 2,5 милиона EUR, отпуснат от SNCB през второто полугодие на 2002 г., белгийските власти смятат, че белгийската държава не носи отговорност за решението за отпускането му.

(104) Като доказателство за липсата на отговорност, Белгия изтъква следните аргументи:

— Стратегическото решение на SNCB да предпочете да преструктурира IFB, отколкото да обяви фалита на дружеството, е било взето самостоятелно от Управителния комитет на SNCB. Нито поръчаните от белгийското правителство анализи в края на 2001 г. за дружеството ABX, нито решенията на белгийския министерския съвет взети във връзка с ABX в края на 2002 г. не са били свързани с бъдещето на IFB.

[11] ОВ L 195, 29.7.1980 г., стр. 35.

[12] Решение на Съда, 16 май 2002 г., Франция/Комисия (C-482/99, Recueil, 2002 г., стр. I-4397), дело „*Stardust Marine*“.

[13] Решение на Първоинстанционния съд, 27 януари 1998 г., дело T-67/94, Ladbroke Racing, Recueil, 1998 г., I-1, точка 109, потвърдено с решение на Съда, 16 май 2000 г., дело C-83/98 P, Ladbroke Racing, Recueil, 2000 г., I-3271, точка 48.

— Решението за отпускането на аванса на IFB е било взето от Управителния комитет на SNCB. Белгия допуска, че Управителният комитет е решил да подложи тази мярка на гласуване от Управителния съвет на SNCB, но счита, че за отпускането на касов аванс не е необходимо одобрение на Управителния съвет на SNCB, по силата на делегираните от борда на директорите права на Управителния съвет, и упълномощаването му да ангажира SNCB със суми на стойност до 2,5 милиона EUR.

— Отпускането на този аванс не е било включено в плана за преструктуриране или друг план или мярка, представени на белгийската държава или обсъждани с нея.

— Други фактори, като относително малкия размер на аванса и временното му отпускане също подкрепят твърдението, че белгийската държава не носи отговорност за отпускането му.

(105) А относно неизплащането от IFB на фактурите на SNCB, белгийските власти смятат, че Управителният съвет на SNCB е бил уведомен за неизплащането им едва през декември 2002 г., т.е. момента, в който е взел решение за принципа на увеличение на капитала на IFB.

(106) Освен това белгийските власти смятат, че не носят отговорност за действието или бездействието от страна на Управителния съвет, Управителния комитет или на изпълнителния директор, било то преди или след сключването на рамковия договор. Те изключват каквото и да било участие на белгийската държава (по смисъла на съдебната практика по дело „Stardust Marine“) във взетите от SNCB решения във връзка с отпускането на помощта на IFB.

(107) Всъщност, според белгийските власти помощта, отпусната от SNCB на IFB, представляват мярка, отнасяща се до дъщерно дружество на SNCB, което само по себе си не извършва публични услуги и не е свързано с изпълнението на такива от SNCB. Дейността на IFB е с изключително търговски характер, извън всякакви публични услуги. И пак според белгийските власти, тя не подлежи на държавен контрол, тъй като излиза извън рамките на публичните услуги и белгийските власти са длъжни да се съобразяват със самостоятелността на SNCB.

(108) По отношение на ролята на правителствения комисар белгийските власти заявяват, че не са били сезирани за проблема с IFB, изхождайки от аргумента, че подобна намеса е извън тяхната компетенция, тъй като правителственият комисар не е сигнализирал за забележки във връзка с мерките приложени в полза на IFB нито е подавал жалба. Освен това, те претендират, че не са се намесвали в процеса на вземане на решения от SNCB, отнасящи се до IFB нито преди, нито след сключването на рамковия договор, нито на по-късен етап.

(109) А относно трите показателя посочени от Комисията в писмото за започване на процедурата (точки от 143 до 150), и по-точно представянето на плана за преструктуриране за одобрение от белгийската държава, статиите в пресата, свидетелстващи за силното влияние на белгийското правителство върху SNCB през 2003 г., а също и мащаба, съдържанието и условията на рамковия договор, позовавайки се на съдебната практика по дело *Stardust Marine*, белгийските власти смятат, че те не са достатъчно доказателство за отговорността на държавата.

(110) Що се отнася до одобрението от белгийската държава на плана за преструктуриране, белгийските власти смятат, че тази разпоредба на рамковия договор не цели ни най-малко даването на каквото и да било правомощие на белгийските власти да се произнасят по съдържанието на плана за преструктуриране, а е била вдъхновена единствено от желанието на SNCB да уведоми Комисията за изготвянето на плана за преструктуриране, както и за сключването на рамковия договор.

(111) Относно статиите в пресата, белгийското правителство заявява, че същите не съдържат каквито и да било данни за намеса на белгийското правителство в този случай, поради следните причини:

— В статията, публикувана на 19 май 2003 г. във вестник „Либр Белжик“ (La Libre Belgique), пресцентърът на SNCB обяснява, че все още не е била поискана зелена светлина от Комисията по въпроса с IFB, поради факта, че „федералната власт трябва да си каже думата“. Според белгийското правителство, това се отнася за „обявяването“ от белгийската държава пред Комисията на мерките приложени в полза на IFB;

— В статия от 18 декември 2002 г., публикувана в „La Libre Belgique“ (във версията публикувана на сайта www.cheminots.be), се споменава името на Карел Винк: „Той настоява за по-голяма свобода на действие в управлението на дружеството“. Според белгийските власти, казаното се отнасяло изключително за изпълнението на публичните услуги, извършвани от SNCB, и изразява схващането за компетентността на белгийските власти да се споразумяват с SNCB за постигане на набелязаните цели, свързани с изпълнението на публичните услуги, посредством предвидения от закона инструмент, какъвто е договорът за управление, но самото изпълнение на целите е от компетенцията на управителния съвет на SNCB.

(112) И накрая белгийските власти са предали на Комисията писмена декларация от Карел Винк, изпълнителен директор на SNCB по това време, потвърждаваща липсата на всякаква отговорност на белгийките власти, във връзка с отпускането от SNCB на помощ за оздравяване и преструктуриране на IFB, предмет на настоящия документ. Такова писмо, подписано от г-н Винк с дата 17 ноември 2006 г., е получено в Комисията на 5 декември 2006 г.

(113) По отношение на мащаба, съдържанието и условията на рамковия договор, белгийските власти отстояват позицията си, че дори да се касае за мерки от значение за бъдещето на IFB, белгийските власти не са разполагали с право на одобрение, финансов контрол и консултация във връзка с настоящите мерки.

3.2.3. *Принцип за действието на частния инвеститор в условията на пазарна икономика.*

(114) Следвайки логиката на заключението на Комисията в решението ѝ относно *ABX Logistics* ([14]), Белгия смята, че Комисията трябва да анализира поотделно средствата отпуснати от SNCB на IFB за финансиране на изтеглянето на инвестициите във френски дъщерни дружества, и онези, отпуснати за продължаване на дейността на IFB в Белгия.

3.2.3.1. Изтегляне на инвестициите във Франция

(115) В решението си относно ABX Logistics Комисията е щяла да потвърди, че дружеството ABX France не е в състояние да покрие само разходите по освобождаване от поетите ангажименти и че поемането на тези разходи от страна на SNCB би било постъпка на „съобразителен частен инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика“.

(116) Белгия смята, че същото заключение важи и за разходите по изтегляне на инвестициите на IFB от дъщерните дружества във Франция. Тя се опитва да докаже, че за всяко от тези дружества, IFB е избрало най-икономичния вариант.

(117) Що се отнася до Acimar, Белгия предостави следната таблица:

Acimar – Производство по несъстоятелност преди ликвидирането

Финансово състояние през 2002 г.

(в милиони EUR)

	2001 г.	2002 г.
Оборот		
ППДО		
Общ баланс (31.12.)		
Собствен капитал (31.12.)		

Стойност на алтернативите

(в милиони EUR)

	Изпълнение на договора	Процедура по обявяване на несъстоятелност
Брутна оперативна загуба 1.1.2003 г. — 31.12.2005 г.		
Обезценка на вземанията 31.12.2002 г.		
Общо	– 14,7	– 3,9

Бележки:

— Опитите за преразглеждане на договорните условия през 2002 г. са претърпели неуспех; договорът е изтекъл на 31.12.2005 г.

— Изпълнението на договора доведе до значителна годишна брутна оперативна загуба

— При тези обстоятелства, искането за започване на процедура по обявяване на несъстоятелност е най-икономичния вариант.

— Оперативните загуби по време на процедурата по обявяване на несъстоятелност са били поети от клиента

— Дружеството Acimar е преустановило дейност на 1.9.2003 г.

([14]) Решение от 7 декември 2005 г., дело C(2005) 4447 (ОВ L 383, 28.12.2006 г., стр. 21).

(118) По отношение на NFTI-ou, Белгия предостави следната таблица:

NFTI-ou – Продажба

Финансово състояние през 2002 г.

(в милиони EUR)

	2001 г. (*)	2002 г.
Оборот		
ППДО		
Общ баланс (31.12.)		
Собствен капитал (31.12.)		

(*) от 1.5.2001 г. до 31.12.2001 г.

Стойност на алтернативите

(в милиони EUR)

	Продължение	Частична продажба
Увеличение на капитала + погасяване на кредита към ING		
План за обявяване на несъстоятелност		
Сконтирана брутна оперативна загуба (– 3,7 милиона EUR годишно) (100 % писмо за поет ангажимент)		
Обезценка на дялово участие		
Обезценка на вземанията 31.12.2002 г.		
Продажна цена (1 EUR) – дялово участие от 30 %		
Общо	– 36,2	– 18,5

Бележки:

— С „писмо за поет ангажимент“, IFB се задължава да прави вноски по текуща сметка

— IFB поръчител по кредит на NFTI-ou, чието погасяване е изискано от ING

— При тези обстоятелства, IFB договаря с другия акционер, Port Autonome de Dunkerque („PAD“) следното:

  — Увеличаване на капитала на NFTI-ou, част от което покрива IFB;

  — Освобождаване на IFB от ангажиментите, произтичащи от писмото и ангажимент на PAD в търсенето на купувач на остатъка от дяловете на IFB в NFTI-ou, чрез продажбата на част от тях на PAD на символична цена до остатък от 30 % (включително и тези, собственост на DPD)

— Продажбата на останалия дял от 30 % е в ход

(119) Белгия е уведомила Комисията, че не е планирано обявяване на фалит на NFTI-ou, защото продължаването на дейността на NFTI-ou е било обещаващо за бъдещата му рентабилност. Според Белгия, продажбата на 30-те процента дялово участие на IFB на CMA-CGM на 2 ноември 2006 г. […] и пълното изплащане по текуща сметка на авансово отпуснатите суми по кредити е доказателство за жизнеспособността на това дружество.

(120) По отношение на дружеството IFB France, преименувано впоследствие на AGEP, Белгия предостави следната таблица:

IFB France (AGEP) – Продажба на NFTI-ou

Financial situation in 2002

(в милиони EUR)

	2001 г.	2002 г.
Оборот		
ППДО		
Общ баланс (31.12.)		
Собствен капитал (31.12.)		

Стойност на алтернативите

(в милиони EUR)

	Ликвидация	Прехвърляне на NFTI-ou
Опростени вземания		
Обезценка на дяловете		
Печалба от прехвърлянето на акции		
Пасиви на дружеството (14 ПРВ)		
Общо	– 1,7	– 0,8

Бележки:

— Изправено пред опасността от принудително ликвидиране или обявяване на фалит , IFB се договаря с PAD да му продаде акциите на IFB France в NFTI-ou, срещу опрощаване на вземанията от IFB

— Ликвидирането на дружеството коства много по - големи разходи (загуба от обезценка на дяловото участие и опасност от задължение за покриване на пасива като дружество-основател и/или единствен фактически ръководител)

(121) За Dry Port Dunkerque Белгия предостави следната таблица:

Dry Port Dunkerque (DPD) – Ликвидация с частична продажба

Финансово състояние през 2002 г.

(в милиони EUR)

	2001 г.	2002 г.
Оборот		
ППДО		
Общ баланс (31.12.)		
Собствен капитал (31.12.)		

Стойност на алтернативите

(в милиони EUR)

	Продължаване	Ликвидиране с частична продажба на активите
Сконтирана брутна оперативна загуба (– 0,5 милиона EUR годишно) (100 % писмо за поет ангажимент)		
Обезценка на вземанията		
Обезценка на дяловото участие		
Общо	– 10,4	– 7,9

Бележки:

— Наличието на писмо за поет ангажимент задължава IFB да прави вноски по текуща сметка за покриване на оперативните загуби на DPD

— Изтеглянето на инвестициите в NFTI-ou е последвано от неуспешно търсене на купувач на дяловото участие в DPD

— IFB договаря приятелско уреждане на ликвидирането на DPD, посредством продажбата на дяловете си в NFTlou от 8,6 % на символична цена

(122) Относно SSTD Белгия предостави следната таблица:

SSTD: Cession

Контекст:

— IFB е притежавало дял от 50 %

— Дружеството SSTD е развивало рентабилна дейност до прекратяването ѝ в началото на 2005 г.

— В края на 2004 г. SSTD изгубва основния си клиент (съставляващ 40 % от оборота на дружеството)

— Тази загуба мотивира решението за продажба на дяловото участие в SSTD

— Дяловото участие е продадено в началото на 2005 г. с незначителна печалба (с положителен, но слаб ефект върху финансовите нужди).

(123) От което белгийските власти заключават, че за френските си дъщерни дружества IFB е избрало варианта свързан с възможно най-малко разходи.

3.2.3.2. Преструктуриране и продължаване на дейността на IFB в Белгия

(124) Относно финансирането на преструктурирането и продължаването на дейността на IFB в Белгия, белгийските власти смятат, че SNCB е действало като съобразителен кредитор/частен инвеститор в условията на пазарна икономика, тъй като финансовият резултат от алтернативния избор – прекратяване на дейността в Белгия би бил много по-непривлекателен за SNCB, заради по-големите разходи.

(125) За да представи нагледно посочената стойност на разходите по ликвидиране на дейността на IFB в Белгия, както и за нейното продължаване посредством увеличаване на капитала, държавата е представила следните изчисления.

a) ***Нетна стойност на разходите за SNCB при евентуален фалит на IFB през 2003 г.***

(126) Белгия е сконтирала нетната стойност на IFB, въз основа на неговия счетоводен баланс към 31 декември 2002 г. Според белгийските власти, стойността на дълготрайните активи на IFB при евентуален фалит на IFB през януари 2003 г. би включвала както материалните, така и финансовите дълготрайни активи (дялове).

(127) Белгия изчислява стойността на дълготрайните материални активи на 6,9 милиона EUR. В подкрепа на тази цифра, Белгия се позовава на проучването: „*Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival*“ ([15]), според което, средното ниво на покриване на вземанията при фалит е 33%. При изчислението на възстановените активи Белгия е приложила този процент за материалните активи, фигуриращи в баланса на IFB върху общата стойност от 20,9 милиона EUR (с изключение на материалните активи в процес на строеж на стойност 1,9 милиона EUR, за които не е предвидено никакво покритие).

(128) При изчисляването на дълготрайните финансови активи (дялове), Белгия тръгва от сумата от 1,9 милиона EUR, съответстваща на общата отчетна стойност в баланса на IFB с дата 31 декември 2002 г.

([15]) Карин С. Торбърн, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, публикувано в Journal of Financial Economics (брой № 58, 2000 г.), основаващо се на анализа на 263 предприятия в Швеция.

(129) Що се отнася до стойността на краткотрайните активи, Белгия предлага следната оценка:

— търговски вземания на IFB: на обща стойност 25,6 милиона EUR, като 18 милиона от тях се смятат за изплатени, което съответства на 70 % покритие на краткосрочните вземания; Този процент се основава на средния размер, определен в проучването „Liquidation of Ormet Corporation“ ([16]);

— други вземания на IFB: на обща стойност 7 милиона EUR, като от тях 4,5 милиона се смятат за изплатени. Сумата от 7 милиона EUR може да се раздели на: 2,5 милиона за вземания от дъщерните дружества DPD и OCHZ, и 4,5 милиона за ДДС. За покриване на ДДС се предвижда 100 % покритие, а за двете дъщерни дружества – 0 %;

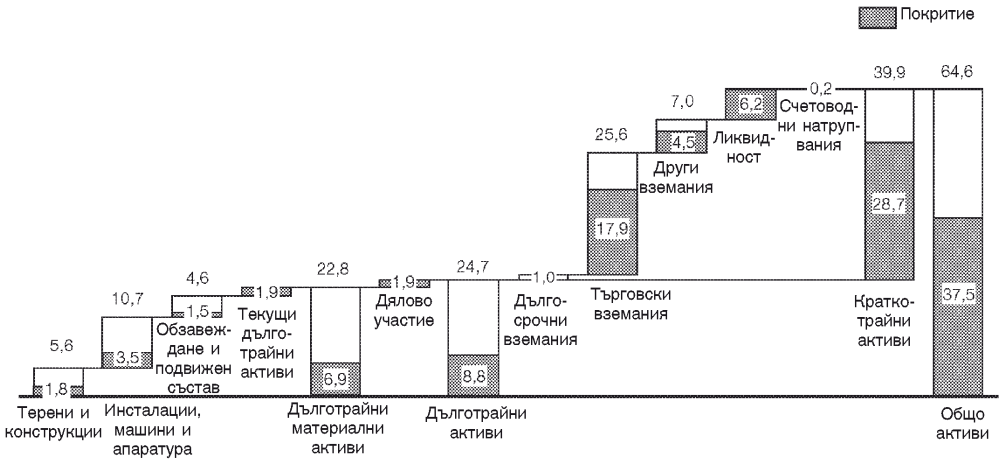
— ликвидност и счетоводни натрупвания: на обща стойност 6,4 милиона EUR, се смятат за напълно изплатени.

(130) Както показва и схема 2, резултатът от прилагането на тези проценти на покритие е пълно покритие от 37,5 милиона EUR, при евентуален фалит/ликвидиране на IFB.

Схема 2

Покритие на активите

(в милиони EUR)



Степен на покритие (в проценти)	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100
референтен индекс (*) (в проценти)	33	33	33	—	100	—	55—85	Виж забележките	—	—
Забележки	Брюж-Берхем	Оборудване на терминалите	Главно вагони	—	Преоценено през 2002 г.	Заем на DPD		Вземания от DPD и OCHZ (2,5) + ДДС (4,5)	—	—

(*) Основаващ се на покритието на гарантираните заеми, във връзка с някои от видовете гаранции и статията на К. С. Торнбърн

Източник: Съдебна практика на САЩ; К. С. Торбърн (2000 г.), „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival“, Journal of Financial Economics.

([16]) (Ormet Corporation обяви фалит на 30 януари 2004 г. и през септември 2004 г. представи на компетентните съдилища план за реорганизация). Белгийските власти отбелязват, че този процент надвишава чувствително използваните в гореспоменатото проучване на професор Торбърн 33 %.

(131) След това белгийските власти приспадат пасивите на IFB от общата стойност на очакваното покритие. Общият размер на тези пасиви се изчислява на 76,9 милиона EUR, без задълженията към SNCB за неизплатени фактури за периода 2000—2002 г. на стойност 63 милиона EUR. Те са представени подробно по-долу:

а) пасив на дружеството: оценен общо на 2,9 милиона EUR за всички служители на IFB, без персонала на SNCB, командирован в IFB;

б) данъци, трудови възнаграждения и социално осигуряване: общо 1,4 милиона EUR, неплатени, с изтекъл срок на плащане (по данни от счетоводния баланс от 1 януари 2003 г.);

в) провизии и отложени данъчни задължения: удържана е сумата от 34,7 милиона EUR от общо 40,8 милиона EUR, включени в пасивите от баланса от 31 декември 2002 г. Тази разлика се дължи на следните позиции, които при ликвидиране на IFB би трябвало да се изключат:

— поддръжка на терминалите: 3,3 милиона EUR;

— поддръжка на логистичната дейност: 0,9 милиона EUR;

— провизии за преструктуриране на персонала: 1,9 милиона EUR;

г) финансови задължения на IFB в размер на 15 милиона EUR. За обезпечение на задълженията на стойност 15 милиона EUR от договори с кредитни институции […] са служили търговските вземания на IFB. Поради тази причина и с оглед на запазването на доверието към SNCB на банковия пазар става ясно, че това задължение е щяло да бъде изплатено на кредитните институции преди евентуалното погасяване на вземанията към SNCB;

д) търговски задължения към други дружества (освен SNCB), на обща стойност 22,9 милиона EUR.

От горепосочените изчисления следва, че стойността на нетния оборотен актив на SNCB в IFB без задълженията към SNCB ще достигне – 39,4 милиона EUR, т.е. стойността на възстановения актив (37,5 милиона EUR) минус пасивите подлежащи на изплащане (76,9 милиона EUR).

(132) Белгийските власти смятат, че за да не навреди сериозно на търговската си репутация при ликвидиране, SNCB е щяло да покрие отрицателния нетен актив на IFB. В тази връзка те подчертават, че поголямата част от кредиторите на IFB са клиенти, доставчици, кредитори, длъжници и партньори на SNCB.

(133) Освен това, пак според белгийското правителство, прекратяването на дейността на IFB би довело до значително нарастване на пасива на дружеството към SNCB до 530 служители, работещи на ПРВ (пълно работно време) ([17]). Тези 530 служители, работещи на ПРВ, се състоят от:

— от една страна, 50 служители на SNCB, командировани в IFB, които при фалит ще бъдат реинтегрирани в SNCB;

([17]) При изчисляването на пасива на дружеството не се отчитат евентуалните последствия от фалита на IFB за ИГ OCHZ. В действителност фалитът на член на икономическа група води с пълно право до разпадане на въпросната икономическа група.

— от друга страна, около 480 служители работещи на ПРВ в SNCB, чиято работа зависи от продължаването на дейността на IFB. Това изчисление е получено по следния начин: дялът на IFB в общия оборот на отдел „Стоки“ на SNCB е 8,1 %. Това съотношение, приложено върху целия персонал на SNCB, свързан пряко или косвено с работата на отдел „Стоки“ към дата 31.12.2002 г., показва, че около 609 работещи на ПРВ са зависими от дейността на IFB. 129 от тях, или 21 % биха могли да запазят работата си, въпреки фалита на IFB след поемане на специални инициативи от страна на SNCB, за възобновяване на част от трафика, осигуряван преди това от IFB. Тези 21 % съответстват на броя работници на обявилата фалит Sabena, които запазиха работата си, благодарение на създаването на SN Brussels Airlines.

(134) Белгийското правителство смята, че след като преди време SNCB е довършвало подготовката на плана си, озаглавен „MOVE 2007“, предвиждащ съкращението на 10 000 служители за периода 2003—2007 г., т.е. с почти една четвърт, то не е имало практическа възможност за преразпределение на съкратения персонал след прекратяване на дейността на IFB, без значение дали става дума за служители, завърнали се в SNCB след командировка, или пък за персонал свързан с дейността на отдел „Стоки“ в SNCB.

(135) Следователно, белгийското правителство предлага към разходите за покриване на прекия отрицателен нетен актив на IFB да се прибавят и тези за персонала на SNCB станал излишен, за периода 2003—2007 г. При средно пълно месечно трудово възнаграждение от 46 200 EUR за работещи на ПРВ и годишно от […], общият размер на пасива ще достигне 122,4 милиона EUR.

(136) В подкрепа на тези изчисления Белгия пояснява, че служителите, станали излишни след прекратяването на дейността на IFB не могат да бъдат уволнени, заради статута си на законоустановен персонал ([18]).

(137) След работно заседание, провело се на 1 юни 2006 г., белгийските власти са предали на Комисията не толкова песимистичен вариант на изчисленията на нетния актив и пасив на дружеството, който SNCB би поело при ликвидиране на IFB. Този вариант предлага следните две промени:

— SNCB да не покрива всички задължения, а само тези към клиенти […], доставчици […] или партньори […] на SNCB; в такъв случай, изплатения от SNCB пасив на IFB ще възлиза на 13 милиона EUR […];

— откупуващият дейността на IFB ще продължи да използва голяма част от услугите на SNCB; така 79 % от 609 работещи на ПРВ, наети или назначени от SNCB с цел пряко или косвено подпомагане на дейността на IFB, биха могли да запазят работата си; в такъв случай допълнителните разходи на дружеството за сметка на SNCB ще се ограничат до 41,1 милиона EUR (последната сума се равнява на разходите за трудови възнаграждения за 50 служители работещи на ПРВ, командировани от SNCB в IFB, както и на 21 % от горепосочените 609 работещи на ПРВ).

([18]) В действителност, правилникът на SNCB относно законоустановения персонал предвижда възможност за уволнението му единствено по време на стаж или в рамките на дисциплинарна процедура.

(138) Общият размер на разходите поети от SNCB при ликвидиране на IFB при тези два варианта според белгийските власти е представен в следната таблица:

	Нетна стойност на разходите — удържани суми в отговора	Разлика в „оптимистичните“ варианти	Нетна стойност на разходите — адаптирани суми
Общ отчетен актив	64,6		64,6
Актив без покритие	– 27,1		– 27,1
Разходи на дружеството	– 2,9		– 2,9
Данъци, трудови възнаграждения, социално осигуряване	– 1,4		– 1,4
Провизии и отложени данъчни задължения	– 34,7		– 34,7
Приоритетни вземания и други финансови задължения	– 15		– 15
Търговски задължения към други дружества (освен SNCB)	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
Стойност на възстановената сума	– 39,4		– 29,5
Пасив на SNCB	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
Нетна стойност на разходите на SNCB при фалит на IFB	– 161,8		– 70,6

б) ***Определяне на стойността на IFB при продължаване на дейността на дружеството***

(139) Белгия предлага стойността на IFB при евентуално „продължаване на дейността“ да бъде изчислена по метода на сконтиране на свободните парични потоци („discounted cash flows“ или „СПП“). В този анализ са използвани следните параметри:

(140) Методът за оценка на СПП за период от 10 години се основава на баланса на IFB от 31 декември 2002 г. и на изготвения през февруари—март 2003 г. план за преструктуриране, съдържащ проекти за периода до края на 2005 г. За 2006 г., момент, в който преструктурирането на IFB успява да стабилизира предприятието, оперативната печалба беше фиксирана на 3,2 % от оборота. За периода след 2006 г. работната хипотеза сочи годишен ръст от 3 % от оборота, което при запазване на маржа води до нарастване на печалбите с 3 % преди облагане. Така получените свободни парични потоци са сконтирани при среднопретеглена цена на капитала (WACC) от 8 %. Стойността на терминалите се изчислява при постоянен ръст от 3 %.

(141) Както сочи схема 4, стойността на предприятието според тези изчисления възлиза на около 29,1 милиона EUR (без дялово участие и провизии).

Схема 4

Стойност на ifb при сконтиране на паричните потоци – Хипотези и печалби

(в хиляди EUR)

Хипотези

— Размерът на паричните потоци се изчислява въз основа на печалбите преди облагане, съдържащи се в плана за преструктуриране от 2003 г., включващ прогнози до края на 2005 г.

— Печалбите бяха променени както следва:

  — Предполагаем нетен марж за 2006 г. от 3,2 % (*) (който съответства на печалба от 1 800 000 EUR преди облагане)

  — От 2006 г., 3 % предполагаем ръст на печалбата преди облагане (*)

  — Без данъци

  — Плащане на предполагаеми непроменливи лихви от 527 000 EUR през 2003 г., добавени към печалбата

  — Предполагаема непроменлива амортизация, въз основа на данните от 2002 г.; добавена към печалбата

  — Предполагаеми непроменливи разходи, въз основа на амортизациите; приспаднати, за балансиране на амортизациите

  — Промяна на оборотния капитал, вследствие на ръста от 3 % за 2004 г.

— Паричните потоци се изчисляват за период от 10 години и се сконтират при среднопретеглена цена на капитала от 8% (*)

Анализ на паричните потоци	**2003 г.**	**2004 г.**	**2005 г.**	**2006 г.**	**2012 г.**
— Печалба преди облагане	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Данъци	—	—	—	—	—
— С лихви	527	527	527	527	527
— Печалби преди облагане и олихвяване	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— С амортизации	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Брутен оперативен излишък (**)	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Инвестиции за					
—Разходи	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
—Оборотен капитал	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Свободни парични потоци	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— НИС (***) на свободните парични потоци	**6 962**				
— Окончателна сконтирана стойност	**22 135**				
— Стойност на предприятието	**29 096**				

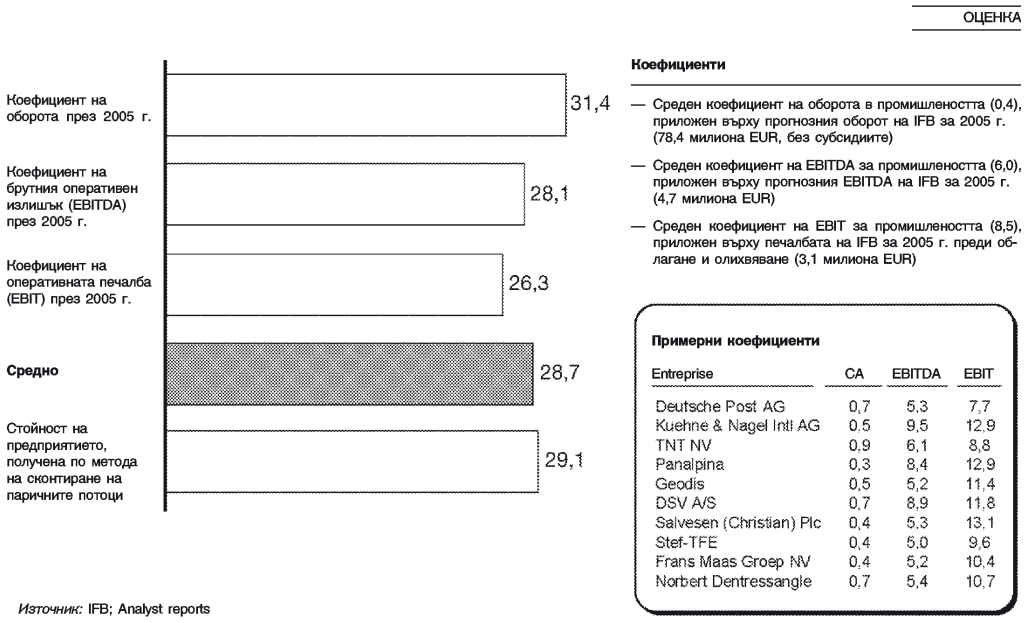
(*) Промишлена практика.
(**) Преди олихвяване, данъци, обезценяване и амортизация (EBITDA).
(***) Сконтирана нетна стойност.

(142) Според белгийското правителство, множественият анализ (извършен въз основа на печалбите от 2005 г), потвърждава стойността, определена по метода за оценка на СПП. Всъщност, както се вижда и от схема 5, стойността определена чрез множествен анализ (с много по-предпазливи от средните за отрасъла коефициенти) се оценява на около 28,7 милиона EUR.

Схема 5

Стойност на IFB

(в милиони EUR)



Източник: IFB; Analyst reports

(143) Белгийското правителство смята, че реалните печалби на IFB през 2003, 2004 и 2005 г., са потвърждение, че определената чрез метода за оценка на СПП стойност и хипотезите на които той се основава са реалистични.

(144) Белгийското правителство смята за уместно, към стойността на IFB изчислена без дяловете и провизиите, да се добавят дяловете собственост на IFB на стойност 1,9 милиона EUR, осчетоводени като актив в баланса на IFB от 31 декември 2002 г.

(145) Така общата стойност на дружеството IFB заедно с дяловете към 31 декември 2002 г. би била 31 милиона EUR.

(146) Отново според белгийското правителство от тази стойност би трябвало да се приспаднат провизиите оценявани на 34,2 милиона EUR ([19]) и финансовите задължения от 15 милиона EUR.

(147) В резултат на това нетната стойност на дяловете на SNCB в IFB при продължаване на дейността, ще бъде – 18,2 милиона EUR. Изчислението е представено в схема 6.

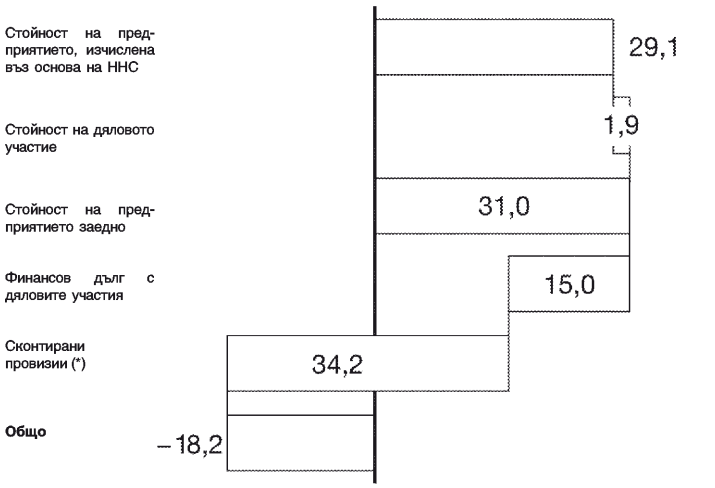
(148) Както и предходната оценка на разходите за SNCB при ликвидиране на IFB, горните изчисления не включват задълженията на стойност 63 милиона EUR от неплатени фактури за периода 2000—2002 г.

([19]) Тази стойност е получена чрез сконтиране на паричните потоци във връзка с провизиите на стойност 40,8 милиона EUR, предвидени в баланса от 31.12.2002 г.

Схема 6

Оценка на инвестиционната възможност, Януари 2003 г.

(в милиони EUR)



(*) ННС на всики провизии, съдържащи се в баланса от края на 2002 г., изплатени между 2003 г. и 2006 г.

Източник: IFB

c) ***Съпоставка на двата варианта и заключение***

(149) Направения от белгийското правителство анализ на двата варианта предвижда следните резултати:

— нетната стойност на разходите на SNCB при фалит и ликвидиране на IFB ще се равнява на нетната стойност на загубите от 161,8 милиона EUR (коригирана на 70,6 милиона EUR при преоценката);

— решението да се инвестират 15 милиона EUR за продължаване на дейността на IFB, ще ограничи значително загубите на SNCB от обезценка на стойността до равнище от 18,2 милиона EUR, т.е. ще доведе до печалба от 143,6 милиона EUR, в сравнение с тази при евентуален фалит или ликвидиране (52,4 милиона EUR след направената преоценка).

(150) Поради тази причина, белгийското правителство смята, че прилагайки въпросните мерки, дружеството SNCB е действало като частен инвеститор в условията на пазарна икономика.

3.2.4. *Липса на нарушаване на конкуренцията.*

(151) Накрая, по отношение на тази част от помощта, използвана за финансиране на изтеглянето на инвестициите от френските дъщерни дружества, Белгия смята, че отпускането на помощ в размер, строго ограничен до реалните разходи по прекратяване на дейността не може да предизвика нарушаване на конкуренцията. Поради тази причина тази част от финансирането се изключва от приложното поле на член 87, параграф 1.

3.3. **Съвместимост на мерките за оздравяване с Насоките**

3.3.1. *IFB не е новосъздадено предприятие*

(152) Белгия смята, че щом дружеството IFB е било учредено през 1923 г. и е придобило чрез поглъщане едно дружество и един отдел на друго дружество през 1998 г. (вж. описанието в част 2 от настоящото решение), то безспорно IFB съществува като юридическо лице повече от 80 години и не може да се смята за „новосъздадено предприятие“.

3.3.2. *Съвместимост на оздравителните мерки с Насоките от 1999 г.*

(153) Според белгийското правителство, надхвърлящият дванадесет месеца срок на прилагане на оздравителните мерки не изключва тяхната съвместимост с правилата на общия пазар, основаващи се на Насоките от 1999 г. Белгия смята, че SNCB е продължило прилагането на оздравителните мерки с единствената цел да покрие периода необходим на Комисията да вземе окончателно решение във връзка с настоящото досие.

(154) След като точка 24 от Насоките от 1999 г. предвижда запазване на валидността на разрешението за прилагане на оздравителните мерки до произнасяне на Комисията във връзка с плана за преструктуриране, белгийските власти молят Комисията да не се позовава на времетраенето на собствената си процедура за одобрение на оздравителните мерки, за да оспорва срока на прилагането им, и да одобри оздравителните мерки въз основа на точка 24 от Насоките от 1999 г.

(155) Белгийските власти считат, че прекъсването на процедурата по увеличаване на капитала докато трае разследването на Комисията, предполага временно запазване на установеното в рамките оздравителните мерки разсрочено плащане от IFB, тъй като единствената алтернатива в случая би била обявяване на фалит. И накрая, според белгийските власти, по време на разследването си Комисията не е изразила каквито и да било резерви по отношение на временното продължаване на прилагането на оздравителните мерки.

3.3.3. *Съвместимост на мерките за преструктуриране с Насоките от 1999 г.*

3.3.3.1. Приложимост на Насоките от 1999 г.

(156) Белгия смята, че одобрението на SNCB за увеличаване на капитала на IFB би трябвало да се анализира в рамките на Насоките от 1999 г., а не на тези от 2004 г.

(157) В подкрепа на това свое твърдение, Белгия изтъква аргумента, че двете условия установени от Комисията в точка 240 от решението за започване на процедурата относно приложимостта на Насоките от 1999 г. са изпълнени. За сведение, в точка 240 на решението за започване на процедура, по отношение на тълкуването на точки 102—104 от Насоките от 2004 г., Комисията заключава, че: „ако SNCB реши да не дава повече предимства на IFB и бъде доказано, че SNCB е поело ангажимент да преобразува вземанията си в капитал преди публикуването на Насоките от 2004 г., Комисията ще вземе окончателното си решение за помощта предоставена от SNCB на IFB, разглеждайки я въз основа на Насоките от 1999 г.“.

(158) Що се отнася до първото условие, Белгия отбелязва, че в отговора си на писмото за започване на процедурата, тя е оттеглила уведомлението си от 28 януари 2005 г. за допълнително увеличение на капитала, с което изпълнява първото условие.

(159) По отношение на второто условие, Белгия смята, че изпълнението на предложеното понастоящем увеличение на капитала според договореностите в сключения на 7 април 2003 г. между страните рамков договор, при изпълнение на клаузата за отлагане с цел одобрение от Комисията, не би могло да се оспори.

(160) За да подчертаят тази точка, белгийските власти насочват вниманието на Комисията към:

— точка 4 от преамбюла на рамковия договор от 7 април 2003 г., която потвърждава, че увеличението на капитала на IFB вече е било одобрено от Управителния съвет на SNCB;

— член 4 на същия договор, който потвърждава взаимното намерение на страните да увеличат капитала на IFB;

(161) А що се касае до втората точка, белгийските власти напомнят, че според белгийското законодателство (приложимо към договора), договорът е израз на дадена воля на договарящите се страни и че в дадения случай, член 4 от рамковия договор изрично и недвусмислено потвърждава общата воля на SNCB и IFB да извършат увеличение на капитала на IFB, чрез преобразуване на вземанията на SNCB от IFB с обратна сила, считано от 7 април 2003 г.

(162) Белгийските власти припомнят, че според белгийското законодателство, задълженията, подлежащи на отлагане остават в сила, а изпълнението на клаузата за отлагане поражда действие на договора с обратна сила, считано от датата на подписването му.

3.3.3.2. Мерки за максимално смекчаване на нарушаването на конкуренцията.

(163) Накратко, белгийските власти изтъкват, че дяловете на IFB на засегнатите от мерките пазари са много под 10 %. Ето защо те смятат, че негативното влияние на държавните помощи върху конкуренцията не може да се смята за значително. И по-точно те припомнят, че по силата на точка 36 от Насоките от 1999 г. „ако пазарният дял (или дялове) на [въпросното] предприятие-бенефициер на помощта е незначителен, не може да се говори за нарушаване на конкуренцията“ ([20]), и че по отношение на прилагането на член 81, параграф 1 на Договора, Комисията смята за незначително негативното влияние върху конкуренцията вследствие на споразумения между предприятия с пазарни дялове под 10 % ([21]).

(164) А по-конкретно за дейностите на IFB Logistics и IFB Terminal белгийските власти имат следните наблюдения:

(165) *Мерки, смекчаващи влиянието върху пазара на трансбордиране на товари*. Белгийското правителство отбелязва, че дялът на IFB на регионалния терминален пазар в Антверпен е под 7 % и че в периода 2002—2005 г., този пазар е постигал среден годишен ръст от 10,7 %, докато транспортираният от IFB обем е постигнал среден годишен ръст от едва 4,1 %.

(166) Белгийското правителство добавя, че с изпълнението на плана за преструктуриране IFB намалява значително своя капацитет за трансбордиране на товари, както беше описано в част 2 на писмото за започване на процедурата (точки от 25 до 29). Според белгийските власти, фактът, че с изключение на терминала DPD, останалите продадени активи функционират и до ден днешен, е показателен за реалния компенсаторен и целесъобразен характер на продажбите като мярка. Според белгийското правителство, съвкупността от продажбите би намалил капацитета на IFB от 1,5 милиона ЕЕДФ (единица еквивалентна на двадесет фута) през 2002 г. на 1,1 милиона ЕЕДФ в края на 2005 г, т.е. с 27 %.

([20]) Вж. Насоките от 1999 г., точка 36.
([21]) Вж; Насоките относно прилагането на член 81, параграф 3 от Договора, ОВ C 101, 27.4.2004 г., стр. 97, в частност точка 24.

(167) Белгийските власти добавят, че изпълнението на плана за преструктуриране от IFB не е било придружено от вземането на ценови мерки, целящи или довели до увеличаване на пазарния дял на IFB. Те отбелязват, че IFB е увеличило цените си средно с 4,2 % ([22]), докато средната годишна инфлация в промишлеността е била 1,9 %.

(168) *Мерки за смекчаване на влиянието върху пазара на логистични услуги.* Според писмото за започване на процедурата (параграфи 258—260), „предложените“ мерки не биха могли да засегнат пазара на логистични услуги, нито биха могли да доведат до увеличаване на дяла на IFB на този пазар. За да докажат, че взетите мерки за смекчаване на влиянието върху логистичния пазар са били достатъчни, белгийските власти изтъкват пет аргумента.

(169) Първо, дружеството IFB е щяло да вземе мерки за намаляване на капацитета си на пазара на логистични услуги. В действителност, общият брой вагони, собственост на IFB или дългосрочно отдадени под наем, е намалял от 744 през 2002 г. ([23]) на 377 в началото на 2006 г. ([24]), т.е. с 49 %.

(170) Намаляването на логистичния капацитет на IFB е следствие и от намаленото дялово участие на IFB в дружеството CNC (понастоящем Naviland Cargo) от 10 % през 2002 г. на сегашните 2 %.

(171) Второ, белгийските власти смятат, че ако анализът на пазарния дял на IFB на пазара на логистични услуги трябва да се ограничи географски до територията на Белгия, то той би бил много под 5 %. В такъв случай по силата на точка 36 от Насоките би било уместно да си зададем въпроса дали отрицателните последствия от държавната помощ върху конкуренцията могат да се смятат за осезаеми. Според белгийските власти IFB не може да повлияе чувствително на конкуренцията на пазара на логистични услуги. Поради тази причина белгийското правителство смята, че негативното влияние на помощта отпусната на IFB върху конкуренцията трудно би могло да се нарече чувствително, тъй като дори вземането на силно ограничени мерки би било достатъчно за смекчаване на негативните последствия върху конкурентите на IFB.

(172) Трето, белгийските власти предлагат да се направи ситуационно-перспективен анализ на логистичната дейност на IFB, за да се прецени доколко е обосновано твърдението на Комисията, че дружеството IFB е „*щяло значително да увеличи пазарния си дял*“ през въпросния период. Според белгийските власти, в действителност трябва да се вземат предвид следните факти:

— по отношение на дяла на пазара на комбинирания (интермодален) транспорт, превозеният от IFB обем за периода 2002—2005 г. е отбелязал годишен ръст от порядъка на 9,9 %, т.е. под средния годишен ръст от 12 % в региона на пристанищата APA (Амстердам, Ротердам, Антверпен) за същия период;

— що се отнася до дяла на пазара на конвенционалния транспорт, дори и да се ограничи анализа до Белгия, ролята на IFB на този пазар е второстепенна. В действителност дялът на IFB е под 1 %.

(173) От друга страна, според белгийското правителство, увеличаването на оборота на IFB от логистична дейност се дължи отчасти на увеличаването на превозвания обем на товари в насипно състояние. През 2003 г. оборотът на IFB от превоз на товари в насипно състояние е бил едва 3,3 милиона EUR. През 2004 г. обаче IFB сключва два договора за превоз на значителен обем товари в насипно състояние. Първият от тях е за превоз на въглища […], генерирал оборот от […] през 2004 г. и […] през 2005 г. Вторият договор — за превоз на гранулати в насипно състояние е довел до увеличение на оборота с […] през 2004 г. и с […] през 2005 г. Дружеството е щяло да реализира марж на печалбата от тези два договора, което потвърждава липсата на антиконкурентни практики извършени от IFB.

([22]) Средното увеличение на цената е изчислено въз основа на оборота на терминалите.
([23]) Дружеството IFB е притежавало 368 вагона и е отдало дългосрочно под наем други 376 вагона.
([24]) В началото на 2006 г. IFB е притежавало 204 вагона и е сключило договори за дългосрочно отдаване под наем на други 173 вагона.

(174) Четвърто, белгийското правителство смята, че отварянето на терминалите на IFB за неговите конкуренти на пазара на логистични услуги представлява значителна смекчаваща мярка.

(175) Пето, според белгийското правителство, ограниченият отрицателен ефект върху конкуренцията, който може да бъде считан за следствие от отпуснатата помощ за преструктуриране на IFB е ограничен допълнително от следните фактори:

— либерализацията белгийския пазар за железопътен превоз на стоки. В действителност, в съответствие с приложимите европейски правила, белгийските власти са отворили пазара за конкуренцията (от март 2003 г. за международния транспорт, последвано от пълна либерализация от 1 януари 2007 г.) ([25]). Както доказа и дейността на дружеството DLC, а неотдавна и тази на „Товарен превоз“ на SNCF, отварянето на пазара има своите последствия. В своето решение N 386/2004 относно Товарен превоз SNCF, Комисията е щяла да счете либерализацията на пазара като компенсаторна за конкурентите мярка;

— много други конкуренти на SNCB/IFB (сред които: Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex и ACTS) са получили или по всяка вероятност скоро ще получат лиценз за експлоатация;

— понастоящем SNCB (B-Cargo) вече извършва услуги по теглене на превозни средства на конкуренти на IFB в областта на комбинирания (*интермодален*) транспорт като HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Cargo и ICF, и за доставчици на спедиторски услуги като Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME товарен превоз и East Rail Expedition;

— както беше отбелязано и от Комисията в нейното решение по дело N 386/04 относно Товарни превози SNCF, условията за железопътен и шосеен транспорт се различават, като разликата е в ущърб на железопътния.

(176) Според белгийското правителство, както сочи и дейността на конкурентите на IFB за периода 2003-2005 г., либерализацията е довела до съществено увеличаване на капацитета на пазара на логистичните услуги. Правителството на Белгия смята, че конкуренцията би се съсредоточила върху интермодалния транспорт, където през този период петима конкуренти на IFB са пуснали в действие общо 12 нови връзки.

3.3.3.3. Ограничаване на увеличението на капитала до минимум

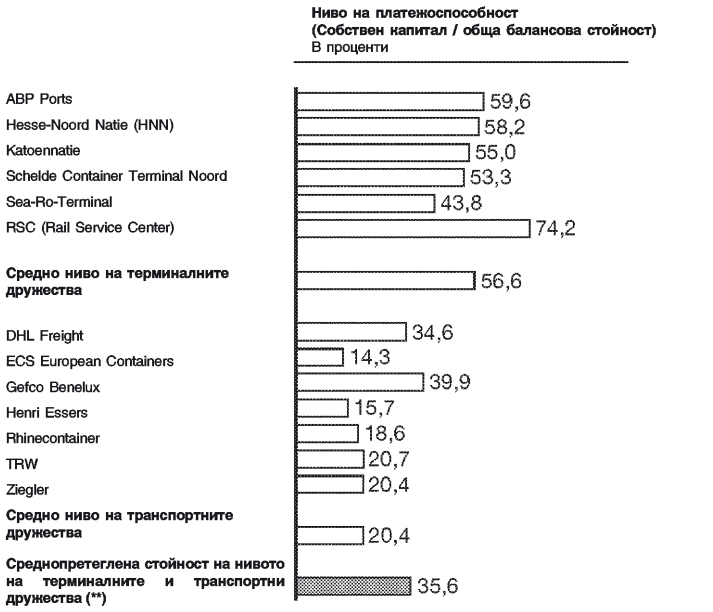
(177) Според белгийското правителство, въз основа на печалбите от 31 декември 2005 г. и прогнозите за 2006 г, SNCB и IFB са извършили задълбочен анализ на финансовите нужди на IFB с цел продължаване на дейността на IFB на пазара на логистични услуги и трансбордиране на товари, с платежоспособност близка до тази на конкурентите на тези пазари.

(178) По отношение на предоставената информация преди решението за започване на процедурата (точки от 265 до 269), SNCB и IFB са събрали допълнителни сведения за средната платежоспособност на конкурентите на IFB в експлоатацията на терминали от една страна и транспортните дружества от друга. Платежоспособността (представляваща съотношението между собствен капитал и обща балансова стойност) на въпросните дружества е представена в схема 16.

([25]) Това пълно отваряне на пазарите, предвидено в Директива 91/440/ЕИО, е приведено в действие с кралски декрет от 13 декември 2005 г.

Схема 16

Ниво на платежоспособност – Извадка на предприятия-аналози, 2004 г. (*)



(*) Данните от 2003 г. са използвани за ABP, HNN и терминала Sea-Ro, тъй като техните годишни отчети за 2004 г. още не са били публикувани.
(**) Среднопретеглена стойност въз основа на използването на активите на IFB (42 % терминали, 58 % транспорт).

Източник: Belfirst; Amadeus; IFB

(179) От схема 16 се вижда, че средната платежоспособност на дружествата-оператори на терминали е 56,6 %, докато тази на траспортните дружества е 20,4 %. Откакто IFB развива дейност в двата отрасъла, платежоспособността на IFB в зависимост от гореспоменатите „бази за сравнение“ би трябвало да е поне 35,6 %. Този процент е изчислен въз основа на следната оценка на оперативните дълготрайни активи на IFB:

— 42 % от оперативните дълготрайни активи на IFB (в нетната им отчетна стойност, т.е. след изчисляване на амортизация и обезценка) са предназначени за експлоатацията на терминали;

— 58 % от оперативните дълготрайни активи на IFB са свързани с развиването на транспортна дейност („логистика“).

(180) Белгийските власти отбелязват, че набелязаното ниво на платежоспособност се равнява на реалното ниво на дружества като Gosselin (38,9 %) и Hupac (34,9 %), които подобно на IFB съчетават експлоатацията на терминали с развиването на логистична дейност.

(181) Според изчисленията на белгийските власти, направени въз основа на набелязаното ниво на платежоспособност на IFB от 35,6 % и задълженията на обща стойност 128,1 милиона EUR (оценка от 30 юни 2006 г.), увеличението на капитала на IFB би трябвало да се състои от 95,3 милиона EUR задължения, преобразувани в капитал.

3.3.3.4. Собствен принос на IFB

(182) Белгийските власти оценяват общия размер на приноса на SNCB за преструктурирането на IFB на 95,3 милиона EUR, т.е. предвидената сума за увеличение на капитала. От тази сума би трябвало да се извади дялът, предвиден за френската част от групата, т.е. 39,1 милиона EUR. Остатъкът от 56,2 милиона EUR представлява приносът на SNCB за преструктуриране на дейността на групата извън Франция.

(183) След това белгийските власти уточняват, че финансовите нужди за дейностите на IFB извън Франция за периода на преструктуриране (от 1 януари 2003 г. до 30 юни 2006 г.) са възлизали на 106,3 милиона EUR. От тях 56,2 милиона са покрити от SNCB, а 50,1 милиона EUR — от собствените ресурси на IFB. Приносът на IFB към общия размер на разходите за преструктуриране на дейността в Белгия е 47,1 %.

(184) Следващата таблица представя подробно финансирането:

Нужди и източници на финансиране

(при считане на преобразуваното в капитал задължение от 63 милиона EUR като „разход“ за преструктуриране)

(EUR 1 000)

		Преструктурирана част	Изтегляне на инв. във Франция	Общо
Период: 1.1.2003—30.6.2006				
A	**ФИНАНСОВИ НУЖДИ ПРЕЗ ПЕРИОДА НА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ**			
A.1	Разходи за преструктуриране			
A.1.1	Брутна оперативна загуба (cash drain), без отчитане на повишената производителност	– 27 916		– 27 916
	(съответства на оперативната загуба за 2002 г.; пропорционална на 6 месеца от 2006 г.)			
A.1.2	Извънредни разходи	– 32		– 32
A.2.	Финансови нужди през периода на преструктуриране			
A.2.1	Промени в нуждата от оборотен капитал (увеличение)	– 7 685	– 8 000	– 16 559
A.2.2	Инвестиции за подмяна на нефинансови дълготрайни активи	– 6 611		– 8 611
A.2.3	Инвестиции във финансови дълготрайни активи (дялово участие)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3	Погасяване на задължение и лихви			
A.3.1	В полза на други кредитори (освен SNCB)			
A.3.1.1	Плащане на лихви	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2	Погасяване на финансовото задължение	– 16 559		– 16 559
A.3.2	В полза на SNCB			
A.3.2.1	Погасяване на задължение датиращо отпреди 2003 г.	– 33 200	– 29 900	– 53 000
A.3.2.2	Плащане на натрупаните към 30.6.2005 г. лихви върху задълж. отпреди 2003 г.	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3	Плащане на натрупаните към 30.6.2005 г. лихви върху кредитното улеснение	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4	Плащане на лихвите от второто полугодие на 2005 г. и първото на 2006 г.	– 3 100	– 2 100	– 6 200
A.4	Данъчни задължения (счетоводни натрупвания от данъчната 1999 г.)	– 77		– 77
	Общо нужди (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(EUR 1 000)

		Преструктурирана част	Изтегляне на инв. във Франция	Общо
B	**ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ**			
B.1.	Финасиране от SNCB:			
B.1.1	Кредитно уленение (за преобразуване в капитал)	13 300	1 700	15 000
B.1.2	Увеличение на капитала (освен преобразуването в капитал на кредитното улеснение)	42 920	37 380	90 300
	Общ принос на SNCB (Междинна сума B.1)	***56 220***	***39 080***	***95 300***
B.2	Финансиране със собствени средства на IFB:			
B.2.1	Увеличение на производителността:			
B.2.1.1	Частично или пълно покриване на оперативната загуба от раздел A.1.1	26 167		26 167
B.2.1.2	Брутен оперативен излишък за 2004 г., 2005 г. и 2006 г.	10 429		10 429
B.2.2	Финансови приходи	1 368		1 368
B.2.3	Промени в нуждата от оборотен капитал	2 687		2 687
B.2.4	Продажба на нефинансови дълготрайни активи (главно терминала OCHZ през 2004 г.)	4 771		4 771
B.2.5	Продажба на финансови дълготрайни активи (дялово участие)	1 267	8 020	9 287
B.2.6	Финансови задължения от договори с кредитни институции	3 300		3 300
B.2.7	Извънредни приходи	1 105		1 105
	Общо принос на IFB (Междинна сума B.2)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Общо източници (B.1 + B.2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	Финансиране от SNCB в %	52,9 %		
	Финансиране от IFB в %	47,1 %		
		СОБСТВЕН ПРИНОС	ЧАСТЕН ИНВЕСТИТОР	

(185) По отношение на тази таблица, Белгия прави следните уточнения:

(186) Финансовите нужди включват следните категории:

— преки разходи за преструктуриране (раздел A.1): тези разходи включват главно натрупаните брутни загуби от оперативна дейност („cash drain“), без да се взема предвид повишаването на производителността. Ако не се взема предвид повишената производителност на IFB през периода на изпълнение на плана за неговото преструктуриране, брутната загуба от оперативна дейност от 2003 г., 2004 г. и 2005 г. ще остане същата като през 2002 г., т.е. 8 милиона EUR, както се вижда от следващата таблица. Финансовата нужда за 2006 г. беше намалена наполовина, заради евентуалното увеличаване на капитала на 30 юни 2006 г. Общата стойност на оперативните загуби, които IFB би натрупало за целия период на преструктуриране, без увеличаване на производителността възлиза на 27,9 милиона EUR.

(в хиляди EUR)

	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г. Прогноза	2006 г. Бюджет (до 30.6)	Период от 2003 г. до 30.6.2006 г. натрупване
Оперативна печалба	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ Амортизация и обезценка на дълготрайните активи	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ Обезценка на краткотрайните активи	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Провизии	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Брутна оперативна печалба	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Брутна оперативна загуба („cash drain“) без ефекта от увеличената производителност		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— финансови нужди през периода на преструктуриране (промени в нуждите от оборотен капитал и инвестиции през периода на преструктуриране, раздел A.2): тези разходи представляват необходимите инвестиции през периода на преструктуриране. За финансиране на текущите работи, намаляване на разликата между търговските задължения и вземания, и за да се поддържа достатъчна ликвидност, се е наложило увеличаване на оборотния капитал. С оглед на продължаването на дейността на IFB през периода на изпълнение на плана за преструктуриране, са се наложили инвестиции за подмяна на материалните активи. Те не са целяли увеличаване на капацитета на IFB, а по-скоро подмяна на активите, изчерпали жизнения си цикъл и достигнали крайна степен на амортизация и други, като инвестиции в автомобили, компютри, обновяване на сгради и други. Инвестицията през 2004 г. на стойност 0,6 милиона EUR под формата на финансови дълготрайни активи е свързана с преструктурирането на дъщерното дружество IFB Maritime Germany, погълнато от Haeger & Schmidt International, а дялът на Haeger & Schmidt International в RKE е бил прехвърлен на IFB.

— погасяване на задължения и лихви (раздел A.3): освен погасяването на финансови задължения и лихви към кредитни институции, настоящата категория включва и тези към SNCB. Задължението от 33,2 милиона EUR е част от дълга на стойност 63 милиона EUR, който не е свързан с френските дъщерни дружества. Платимите през 2006 г. лихви на стойност 1,4 милиона EUR не са включени в увеличаването на капитала (с цел ограничаване на увеличаването на капитала до минимум). А останалите лихви (върху общата сума от 9,7 милиона EUR) са включени в увеличаването на капитала. Всички тези лихви са натрупани върху задължения, свързани с дейности на IFB извън Франция.

— данъчни задължения (раздел A.4): платените през 2004 г. данъчни задължения представляват натрупване от данъчната 1999 година.

(187) Според Белгия, покриването на тези финансови нужди се поделя между IFB и SNCB. По отношение на приноса на IFB (раздел Б.2), Белгия предоставя следната допълнителна информация:

— през периода на преструктуриране, IFB е реализирало значителен ръст на производителността (вж. раздел Б.2.1), подобрил брутната оперативна печалба до степен на частично покриване през 2003 г. и до пълно през 2004 г., 2005 г. и 2006 г. на загубите от 2002 г. Освен това, през 2004 г. и 2005 г., а вероятно и през 2006 г. е бил освободен излишък. Тези резултати потвърждават прогнозите направени въз основа на елементите, които са били известни на IFB при изготвяне на плана за преструктуриране (вж. точки 74 и 75 в настоящото решение);

— странични финансови приходи (раздел Б.2.2): те представляват 1,4 милиона EUR от лихвите, натрупани върху сумите в банкови сметки на IFB. Тези приходи са били предвидими при изготвяне на плана за преструктуриране, тъй като те съответстват на лихвения процент „EURIBOR“ за разумните суми, които IFB би могло да очаква въз основа на прогнозите в своя план за преструктуриране;

— извънредни приходи (раздел Б.2.8): те представляват 1,1 милиона EUR и са резултат от реализираната от IFB печалба при продажбата на 263 вагона тип EAOS […]. При изготвяне на плана за преструктуриране през 2003 г. предвижданото на печалбите е било възможно, заради значителното търсене на пазара на вагоните тип EAOS, породено от нарасналото търсене на този тип вагони в Източна Европа;

— през 2004 г. и 2005 г., IFB е освободило около 2,7 милиона EUR, вследствие на понижаване на неговите нужди от оборотен капитал (раздел Б.2.3);

— IFB е покрило частично разходите за преструктуриране чрез продажба на активи (раздели Б.2.4 и Б.2.5). Освен продажбата на различни активи със сравнително малко значение, тази част от приноса е съставена основно от изтеглените през 2004 г. инвестиции в активи, използвани на терминала OCHZ. Съсобствеността (50 %) върху активите, използвани от OCHZ е била отстъпена […] (вж. точка Б.2.4 за 2004 г.) и IFB си е възвърнало допълнителна сума от 0,9 милиона EUR, под формата на оборотен капитал на OCHZ (вж. точка Б.2.5 за 2004 г.);

— през 2003 г. IFB е получило банков заем на стойност 2 милиона EUR от ING Bank (вж. точка Б.2.6). През 2006 г., IFB е финансирало закупуването на контейнерни товарачи чрез външен заем от 1,3 милиона EUR.

(188) Белгия смята, че е допринесла към плана за преструктуриране със свои собствени ресурси, според изискванията на Насоките от 1999 г.

4. ОЦЕНКА

4.1. Оценка на характера на помощите за оздравяване и преструктуриране

(189) Съгласно член 87, параграф 1 от Договора: „всяка помощ, предоставена от държава-членка или посредством ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на определени стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар“.

4.1.1. *Помощ, предоставена от държава или чрез държавни ресурси*

(190) Първо трябва да се постави въпроса дали финансовата подкрепа от страна на SNCB към IFB е била: „предоставена от държавата или чрез държавни ресурси“. Съгласно съдебната практика на Съда на Европейските общности по дело „*Stardust Marine*“ ([26]), този критерий е изпълнен тогава, когато се касае за държавни ресурси от една страна, и от друга, когато за тяхното отпускане е отговорна държавата, в случая — Белгия.

4.1.1.1. Държавни ресурси

(191) Комисията констатира, че по смисъла на член 2 от Директива 80/723/ЕИО SNCB е публично предприятие: белгийската държава е собственик на 100 % от капитала на SNCB, а Управителният съвет и изпълнителният директор се назначават с кралско постановление, обсъдено в рамките на Министерски съвет, което означава, че критериите от член 2, параграф 2, букви а) и в) от посочената директива са изпълнени.

(192) В този контекст, „… би било уместно да се напомни, че съгласно съдебната практика на Съда, член 87, параграф 1, ЕО включва всички парични средства, които публичните власти могат да използват като ефективна подкрепа за предприятията […]. Следователно, дори и сумите съответстващи на въпросната мярка да не са постоянно притежание на държавната хазна, фактът, че са под постоянен публичен контрол, т.е. на разположение на компетентните национални власти, е достатъчен за окачествяването им като държавни ресурси.“ ([27]).

(193) В резултат на това в писмото за започване на процедурата (точки от 136 до 138) Комисията е преценила, че сумите предоставени на разположение на IFB трябва да бъдат окачествени като държавни ресурси.

([26]) Решение на Съда от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия*, цитирано по-горе в бележка под линия 13, точка 37.

([27]) Решение на Съда от 16 май 2002 г., Франция/ Комисия, цитирано по-горе в бележка под линия 13, точка 37.

(194) Белгия оспорва факта, че всички ресурси с които разполага SNCB представляват държавни ресурси. На изтъкнатите от Белгия три аргумента Комисията отговаря както следва:

(195) Предложеното на базата на съдебното решение по дело *Stardust Marine* разграничение между ресурсите на SNCB предназначени за изпълнение на обществени услуги и тези за търговски дейности е неуместно. Всъщност, това решение се отнасяше за ресурси на публична банка, което ясно доказва, че ресурсите на дадено публично предприятие, предназначени за извършване на търговска дейност също могат да представляват държавни ресурси.

(196) Аргументът, че Белгия не се разпорежда със собствеността на SNCB също не може да бъде приет. Фактът, че Белгия притежава 100 % от капитала на SNCB и че той е под постоянен публичен контрол, и държавата може във всеки един момент да реши да приватизира SNCB доказва, че белгийската държава се разпорежда със собствеността на дружеството. Освен това, Комисията отбелязва, че белгийската държава назначава директорите в надзорния съвет и изпълнителния директор, което ѝ дава възможност да упражнява контрол над предприятието.

(197) Аргументът, че помощта, отпусната от SNCB на IFB не причинява загуба на белгийската държава не отговаря на истината, заради факта, че: като собственик на SNCB, всяка лоша инвестиция на белгийската държава, която води до обезценка на SNCB причинява загуби на белгийската държава.

(198) В резултат на това Комисията заключи, че разглежданите мерки са финансирани с държавни ресурси.

4.1.1.2. Отговорност

(199) По отношение на нуждата да се определи отговорността на въпросната държава във връзка с мерките, съдебното решение по дело Stardust Marine уточнява, че „… само фактът, че дадено предприятие е под държавен контрол не е достатъчно доказателство за отговорността на държавата за вземането на подобни на въпросните мерки за оказване на финансова помощ. Необходимо е да се определи и дали обществените власти са взели някакво участие в приемането на тези мерки. …“ ([28]).

(200) Съдебната практика на Съда сочи, че Комисията прилага критерия за определяне на отговорността на държавата поотделно за всеки отделен случай. Като общо правило Съдът допуска, че „заради привилегированите отношения между държавата и дадено публично предприятие би било много трудно на трето лице да докаже в даден конкретен случай, че мерките за оказване на помощ действително са били взети по нареждане на публичните власти.“ Съгласно същата съдебна практика, „за отговорността на държавата във връзка с взетите от дадено предприятие мерки може да се съди въз основа на редица показатели за обстоятелствата и контекста при които са взети тези мерки.“ ([29]).

(201) След това, Съдът пояснява кои са критериите за доказване на отговорност:

„За отговорността на държавата във връзка с взетите от дадено предприятие мерки може да се съди въз основа на редица показатели за обстоятелствата и контекста при които са взети тези мерки. В тази връзка, Съдът вече взе предвид факта, че въпросният орган не би могъл да вземе оспореното решение без да се съобрази с изискванията на публичните власти (вж. по-точно цитираното по-горе Решение Van der Kooy e.a./Комисия, точка 37) и че освен органичните връзки между публичните предприятия и държавата, посредством които са отпуснати и помощите, предприятията трябва да се придържат към директивите на междуминистерски комитет за икономическо планиране (CIPE) (цитираните по-горе решения от 21 март 1991 г., Италия/Комисия, C-303/88, точки 11 и 12, и Италия/Комисия, C-305/89, точки 13 и 14).

При необходимост биха могли да се използват други показатели за доказване на отговорността на държавата за взета мярка за подпомагане от публично предприятие, като например включването му в структурите на публичната администрация, дейностите му и съвместното им упражняване в нормални конкурентни условия с частни оператори, правния статут на предприятието, регулирано от публичното или фирмено право, интензивността на надзора на публичните власти над управлението на предприятието, или друг показател, сочещ участието на публичните власти или липсата на такова в приемането на конкретната мярка, предвид нейния обхват, съдържание и условия.“ ([30]).

(202) В писмото за започване на процедурата (точки от 140 до 150), по отношение на отговорността за взетата мярка, Комисията прави разграничение между периода до сключването на рамковия договор на 7 април 2003 г. и този след него. Предвид коментарите на Белгия, би било уместно да разграничим три отделни периода:

([28]) Решение на Съда от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия*, цитирано по-горе в бележка под линия 13, точки 52 и 55.

([29]) Решение на Съда от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия*, цитирано по-горе в бележка под линия 13, точки 53 и 54.

([30]) Решение на Съда от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия*, цитирано по-горе в бележка под линия 13, точки от 55 до 57.

— периода до 19 юли 2002 г. (датата, на която Управителният съвет на SNCB одобрява отпускането на аванса и „евентуалното“ увеличение на капитала на IFB);

— периода от 19 юли 2002 г. до 20 декември 2002 г. (датата, на която Управителният съвет на SNCB одобрява принципа на увеличение на капитала на IFB и упълномощава управителния комитет да води преговори за сключването на рамков договор на 7 април 2003 г.);

— периода след 20 декември 2002 г.

Период преди решението на Управителния съвет от 19 юли 2002 г.

(203) По отношение на периода до вземането на това решение от Управителния съвет, се налага въпросът дали белгийската държава носи отговорност за толерантността, проявена от ръководството (Управителния комитет) на SNCB, което не е изискало от IFB да заплати извършените след 2000 г. транспортни услуги. В писмото си за започване на процедурата (точки 141 и 142), Комисията изразява съмнение, че решението за приемане на системното неизплащане на фактурите за периода от края на 2000 г. до началото на 2003 г. е било взето без намесата на белгийските власти.

(204) Според отговора на белгийското правителство, Управителният съвет на SNCB е бил уведомен за тази практика едва на 19 юли 2002 г.; тогава е бил уведомен и правителствения комисар. Комисията не е получила коментари от трети страни.

(205) В протоколите от обсъжданията в Камарата и Сената от 6 март 2002 г., 24 януари 2002 г. и 28 февруари 2002 г., в контекста на по-обширното обсъждане на отварянето на пазара на железопътен превоз и досието IBX от депутатите и сенаторите, Комисията е открила забележки за IFB. Ето защо, тя е поискала от белгийското правителство да ѝ предостави споменатите по време на обсъжданията проучвания на Boston Consulting Group и Team Consult, и решение на белгийското правителство от 22 февруари 2002 г.

(206) При анализа на документите не са открити показатели, доказващи влиянието на белгийското правителство върху решенията на SNCB, отнасящи се до бъдещето на IFB.

(207) Така възниква въпросът дали белгийската държава може да се смята за отговорна за толерантността на ръководството на дадено публично предприятие, описана в точка 203 на настоящото решение, след като за изясняване на ситуацията няма специфични показатели за намеса от страна на управата.

(208) Всъщност, според закона от 1993 г., с който се учредява SNCB като акционерно дружество, регулирано от публичното право, ръководството на SNCB, в лицето на изпълнителния директор и членовете на Управителния комитет управляват предприятието по независим начин, без намесата на публичните власти. И предвид липсата на конкретни данни за намеса на държавата в управлението на IFB, Комисията би следвало да заключи, че държавата не носи отговорност за решението на ръководството на SNCB да толерира неизплащането от страна на IFB на фактурите през периода от края на 2000 г. до юли 2002 г.

Период от взетото на 19 юли 2002 г. решение от Управителния съвет до решението на Управителния съвет от 20 декември 2002 г.

(209) На 19 юли 2002 г. Управителният съвет на SNCB, заедно с правителствения комисар, защитаващ интересите на Белгия в Управителния съвет е информиран за прекратеното от IFB в края на 2002 г. изплащане на фактури, и въпреки това, през второто полугодие на 2002 г. той е одобрил отпускането на аванс на IFB от 2,5 милиона EUR.

(210) В тази връзка Комисията трябва да провери дали установените от съдебната практика по дело *Stardust Marine* позволяват отговорността за това решение на Управителния съвет на SNCB да се вмени на Белгия. С други думи, да се провери дали присъствието на правителствения комисар в управителния съвет, въпреки липсата на конкретна намеса от негова страна при приемане на въпросната мярка, позволява, въпреки това, отговорността за решението да се припише на белгийската държава. Следователно, от елементите с които разполага Комисията става ясно, че нито при разследването по случая, нито от коментарите на трети страни не са открити данни за желание от страна на белгийското правителство да повлияе на решението на Управителния съвет от 19 юли 2002 г. Като независимо публично предприятие със статут на акционерно дружество, регулирано от публичното право, SNCB се ползва с независимо от белгийската държава управление. А що се отнася до присъствието на правителствения комисар в Управителния съвет на SNCB, Комисията отбелязва, че неговата роля е била ограничена (вж. и доклада на Сметната палата в тази връзка ([31])): правителственият комисар е имал право да се намеси при вземането на решението от 19 юли 2002 г. само ако то е можело да навреди на изпълнението на обществените услуги от SNCB. Но предвид размера на помощта (2,5 милиона EUR) и нейната форма (аванс с натрупване на лихви), нужно е да се отбележи, че решението не би могло да навреди на изпълнението на обществените услуги от SNCB.

([31]) Сметна палата: Доброто използване на публичните средства от S.N.C.B.; одит, извършен в изпълнение на резолюцията на Камарата на представителите от 11 май 2000 г.; Брюксел, май 2001 г.

(211) Предвид тези елементи Комисията заключава, че белгийската държава не носи отговорност за отпускането от страна на SNCB на IFB на аванса от 2,5 милиона EUR за продължаване на търговска дейност, която не е свързана по никакъв начин с обществените услуги.

(212) Комисията заключава, че в конкретния случай липсват данни за включване в публична администрация, вид дейност и статут, които биха позволили вменяване на отговорност на белгийската държава относно решението на Управителния съвет от 19 юли 2002 г. да отпусне на IFB аванс от 2,5 милиона EUR.

Период след вземането на решението от управителния съвет от 20 декември 2002 г.

(213) На 20 декември 2002 г. Управителният съвет е решил да сключи рамков договор с IFB, който да включва мерки за оздравяване и преструктуриране, а също и да доведе до увеличаване на капитала на IFB.

(214) В анализа на досието от Комисията в писмото ѝ за започване на процедурата (точки от 143 до 150) се отбелязват три конкретни показателя в полза на отговорността на белгийската държава за взетите в полза на IFB мерки за оздравяване и преструктуриране. И те бяха:

— задължителното представяне за одобрение на плана за преструктуриране от белгийската държава;

— статиите в пресата, доказващи силното влияние на белгийското правителство върху SNCB през 2003 г.;

— обхватът, съдържанието и условията на рамковия договор от 7 април 2003 г.

(215) В отговора си на писмото за започване на процедурата, по смисъла на съдебната практика по дело *Stardust Marine*, белгийските власти оспорват достатъчността на тези три показателя за определяне на отговорността на държавата във връзка с мерките. Комисията отново повтаря съдържанието на показателите и обяснява причината поради която аргументите на белгийското правителство няма да бъдат приети.

a) *Одобрение от публичните власти (точка 56 от решението по дело Stardust Marine)*

(216) В решенията си по дела Van der Kooy, [32] *Италия/Комисия* [33] и *Комисия/Франция* [34] Съдът е взел решение за отговорността за отпуснатата помощ въз основа на факта, че тя подлежи на одобрение от публичните власти. В решението по дело *Van der Kooy*, този елемент е достатъчен сам по себе си, за да се определи чия е отговорността; в решенията по делата *Италия/Комисия* и *Комисия/Франция* одобрението е съчетано с други елементи, свидетелстващи за влиянието на публичните власти. [35] Решението за определяне на отговорността по случая *Space Park Development GmbH*, в което Комисията прилага за пръв път съдебното решение по дело *Stardust Marine*, също се основава факта, че въпросния заем е подлежал на задължително одобрение от страна на публичните власти на *провинция Бремен* [36]. Следователно, процедурата за одобрение на дадена мярка от държава-членка представлява показател за наличие на отговорност.

(217) Впрочем, в конкретния случай член 2 от рамковия договор задължава Управителните съвети на SNCB и IFB да представят плана за преструктуриране за одобрение от белгийската държава [37]. От което следва, че това е първият показател за наличие на отговорност на белгийската държава за решението на SNCB да преструктурира IFB.

(218) Белгийското правителство настоява, че за разлика от предвиденото в рамковия договор, в крайна сметка SNCB и IFB не са представили на белгийското правителство плана за преструктуриране за одобрение, защото това би било в противоречие с търговската независимост на SNCB.

---

[32] Решение на Съда от 2 февруари 1988 г., *Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV e.a./Комисия* (C-67/85, C-68/85 и 70/85, Recueil, 1988 г., стр. 219).

[33] Решения на Съда от 21 март 1991 г., *Италия/Комисия* (C-303/88, Recueil, 1991 г., стр. I-1433, и C-305/89, Recueil, 1991 г., стр. I-1603).

[34] Решение на Съда от 30 януари 1985 г., *Комисия/Франция* (290/83, Recueil, 1985 г., стр. 439).

[35] И по-точно назначаването на ръководството от държавата, решения по дело *Комисия/Италия*; финансирането от публично учреждение, условията, съответстващи на тези за отпускане на обикновена държавна помощ, представянето на помощта от страна на правителството като част от поредица от държавни мерки, решение по дело *Комисия/Франция*.

[36] Решение на Комисията от 17 септември 2003 г. относно държавна помощ, отпусната от Германия в полза на Space Park Development GmbH, ОВ L 61, 27.2.2004 г., стр. 66, съображение 30.

[37] Решение на Съда от 2 февруари 1988 г., Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV e.a./Комисия (C-67/85, C-68/85 и 70/85, Recueil, 1988 г., стр. 219). Решения на Съда от 21 март 1991 г., Италия/Комисия (C-303/88, Recueil, 1991 г., стр. I-1433, и C-305/89, Recueil, 1991 г., стр. I-1603).

(219) Както беше обяснено в писмото за започване на процедурата (точки 146 и 147), това фактическо положение не води до неефективност на показателя за наличие на отговорност: изключено е двете страни по договора, SNCB и IFB, да включат такава клауза в него, ако белгийското правителство не е повлияло за това.

(220) Фактът, че белгийското правителство претендира, че не е било формално консултирано във връзка с преструктурирането не е достатъчен, за да се изключи възможността за неформално влияние при изготвяне на рамковия договор от 7 април 2003 г. и одобрение от страна на белгийското правителство. Всъщност, както отбелязва и Съдът в решението си по дело Stardust Marine, „… заради привилегированите отношения между държавата и дадено публично предприятие би било много трудно на трето лице да докаже в даден конкретен случай, че мерките за оказване на помощ действително са били взети по нареждане на публичните власти.“ Оттук нататък самият факт, че сключеният между страните рамков договор предвижда одобрение от страна на белгийската държава, представлява силен показател за участие на белгийското правителство.

(221) В своя отговор на писмото за започване на процедурата белгийското правителство обяснява, че клаузата съдържаща се в член 2 на рамковия договор не се е отнасяла за самия план за преструктуриране, а до съобщението, чрез което Белгия е трябвало да уведоми Комисията за сключването на рамковия договор.

(222) Комисията намира този аргумент за неубедителен: ако страните по рамковия договор са имали предвид само уведомяването на Комисията от Белгия, те щяха да го напишат недвусмислено в член 2 на договора. Предложеното от белгийското правителство тълкуване противоречи на буквалния смисъл на записаното в договора.

(223) От това Комисията заключава, че член 2 на договора включва одобрение на мерките от белгийските власти и представлява показател за наличие на отговорност на белгийската държава по отношение на въпросните мерки.

б) *Статии в пресата*

(224) В пресата могат да се открият и допълнителни показатели в полза на наличието на намеса от страна на белгийската държава в този случай ([38]). Така например в статия, публикувана във вестник „Либр Белжик“ на 19 май 2003 г. ([39]) се цитира прес-отделът на SNCB, който обяснява, че към дата 19 май 2003 г. Белгия все още не е уведомила Комисията за оздравителните мерки, докато рамковият договор е бил сключен на 7 април 2003 г., защото „федералната власт трябва[ло] да си каже думата“. Статия публикувана през март 2003 г. на сайта www.cheminots.be, се позовава на думи на Карел Винк, тогавашен изпълнителен директор в SNCB, казани по повод на ABX и IFB: „Той настоява за по-голяма свобода на действие в управлението на дружеството“. От това се подразбира, че ръководството на SNCB смята, че държавата прекалява с намесата си в него.

(225) Белгия отхвърля този показател. А що се отнася до статията в „Либр Белжик“, както по отношение член 2 от рамковия договор, тя настоява, че федералната власт „си казва думата“ само по въпроса за уведомяването на Комисията от белгийското правителство за сключването на рамковия договор. Следователно текстът на статията и прес комюникето на SNCB е ясен. Ако прес-отделът на SNCB е искал да каже, че е оставало само белгийското правителство да одобри текста, който да предаде на Комисията, той е щял да посочи, че проблемът, който трябва да се реши се отнася само до формата, а не до съдържанието.

(226) По отношение на думите на Карел Винк, белгийските власти смятат, че са се ограничавали до управлението на обществените услуги. Това изглежда малко вероятно, тъй като той е бил интервюиран именно във връзка с ABX и IFB, които, както признава и самото белгийско правителство са свързани с търговската дейност на SNCB, а не с обществените услуги.

в) *Обхват, съдържание и условия на рамковия договор*

(227) По-общо казано, Комисията припомня, че точка 56 от горецитираното решение по дело *Stardust Marine*, според която „всеки показател, свидетелстващ за участието на публичните власти или за вероятна липса на такова в приемането на дадена мярка в конкретния случай, предвид нейния обхват, съдържание и условия“ трябва да се взема предвид при установяване на отговорността на държава-членка за вземане на дадена мярка, което превръща обхвата, съдържанието и условията на договора в допълнителни показатели за наличие на отговорност.

(228) Като повтаря, че SNCB разполага с пълна независимост при вземането на всички решения с изключение на касаещите управлението на обществените услуги, Белгия отхвърля този трети показател.

([38]) Статиите в пресата могат да представляват показатели на наличие на отговорност, вж. решенията по случая *ABX Logistics*, ОВ C 9, 14.1.2004 г., стр. 12 ; Sniace SA, ОВ L 108, 30.4.2003 г., стр. 35.

([39]) „Inter Ferry Boats се разделя на 2 клона“, публикувана онлайн на 19 май 2003 г. на сайта www.lalibre.be

(229) Комисията смята, че законът от 1993 г., уреждащ статута на SNCB като акционерно дружество регулирано от публичното право без съмнение дава известна независимост на SNCB по отношение на неговата търговска дейност. Въпреки това, Комисията припомня, че правителственият комисар присъства на всяко заседание на Управителния комитет и може да сезира белгийските власти с молба за анулиране на дадено решение на съвета, ако то надхвърля и „[…] вреди на изпълнението на обществените услуги“.

(230) Както вече беше обяснено, Комисията смята, че правителственият комисар не би могъл да обжалва решението за отпускане на аванс от 2,5 милиона EUR, заради неговия размер и форма, тъй като авансът не може да навреди на изпълнението на обществените услуги.

(231) Оценката на решението да се инвестират приблизително 100 милиона EUR в предприятие, което е на ръба на фалита обаче трябва да бъде различна. Това решение е трябвало да накара правителствения комисар да се намеси, или най-малкото да информира белгийските власти, за да предизвика тяхната формална или неформална намеса, както това се е случило през 2000 г. във връзка с инвестициите в италианския клон на ABX.

(232) Следователно, Комисията счита, че обхватът, съдържанието и условията на рамковия договор, заедно с присъствието и правомощията на правителствения комисар също представляват показател за наличие на отговорност.

г) *Заключение*

(233) От това, Комисията заключава, че белгийската държава носи отговорност за въпросните мерки за периода след вземането на решението от Управителния съвет на 20 декември 2002 г.

(234) Ето защо трябва да се установи дали взетите от SNCB мерки относно IFB са дали някакво предимство на бенефициера след 20 декември 2002 г. и ако не, то SNCB е действало като съобразителен инвеститор в условията на пазарна икономика.

4.1.2. *Предимство на бенефициера на помощта, при прилагане на принципа на съобразителния инвеститор в условията на пазарна икономика*

(235) Трябва да се анализира дали решението на управителния съвет на SNCB от 20 декември 2002 г. да увеличи капитала на IFB посредством преобразуване на просрочените вземания в капитал и отпускането на помощ за оздравяване, довело до подписването на 7 април 2003 г. от SNCB на рамковия договор с IFB, е дало икономическо предимство на IFB, или това решение може да се определи като действие на частен инвеститор в условията на пазарна икономика.

(236) След като Белгия не носи отговорност за решението на SNCB да не изисква подновяване на прекъснатото от края на 2000 г. до декември 2002 г. изплащане на фактури, а също и за решението на SNCB да отпусне аванс от 2,5 милиона EUR, то следва тези решения да се проучат подробно.

(237) За информация, оздравителните мерки се състоят във:

— Разсрочено плащане на задълженията от 63 милиона EUR;

— предоставяне на кредитно улеснение за сумата от 15 милиона EUR;

— отпускане на аванс подлежащ на възстановяване на стойност 5 милиона EUR;

(238) Мерките за преструктуриране включват изтегляне на инвестициите в дъщерни дружества във Франция, преструктуриране и продължаване на дейността в Белгия. Първоначално финансирането на тези мерки се е осигурявало от оздравителните мерки, тъй като планът за преструктуриране е предвиждал дългосрочно финансиране, посредством преобразуване на следните вземания в дружествен капитал:

— преобразуване в дружествен капитал на задълженията от 63 милиона EUR, за които е било договорено разсрочено плащане;

— преобразуване в дружествен капитал на кредитното улеснение от 15 милиона EUR;

— преобразуване в капитал на лихвите натрупани върху разсроченото плащане и кредитното улеснение.

(239) За да се установи дали SNCB е действало като частен инвеститор в условията на пазарна икономика, следва да се прецени дали частен инвеститор от подобна на SNCB величина, поставен в положението на SNCB би постъпил по същия начин ([40]).

([40]) Решение от 21 март 1991 г., *Италия/Комисия*, C-305/89, точки 19 и 20.

(240) Съдът уточни, че невинаги поведението на частния инвеститор съвпада с това на обикновения инвеститор влагащ средства с цел възвръщаемост в сравнително кратък срок. То се приближава по-скоро до това на частния холдинг или група от частни предприятия, провеждащи структурна, глобална и отраслова политика, водени от перспективи за по-дългосрочна възвръщаемост. ([41]). Първоинстанционния съд уточни, че за да се установи дали държавата е действала като съобразителен инвеститор в условията на пазарна икономика ([42]), Комисията е длъжна „да направи пълен анализ на всички елементи, свързани със спорната операция и нейния контекст".

(241) В своя отговор на писмото за започване на процедурата Белгия отбелязва, че решението на SNCB да поиска от IFB изтегляне на инвестициите от френските дъщерни дружества на групата и преструктуриране и продължаване на дейността в Белгия, съответстват на решенията, които би взел частен инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика.

(242) При все това обаче Комисията смята, че въпросът не е в това дали изтегляйки инвестициите от френските си дъщерни дружества и преструктурирайки и продължавайки дейностите си в Белгия дружеството IFB е действало като инвеститор, действащ при пазарни условия, а дали един частен инвеститор би взел решението на SNCB да финансира тези две мерки.

(243) През 2002/2003 г. SNCB е трябвало да реши дали като цяло би било по-евтино да се финансира преструктурирането на IFB (което включва изтегляне на инвестициите от дъщерните дружества във Франция и продължаване на дейностите в Белгия) или IFB да обяви фалит. Според постоянната практика на Комисията, за частен инвеститор се счита този, който би продължил дейността на свое дъщерно дружество, ако при съпоставка на разходите за неговото ликвидиране и преструктуриране се окаже, че разходите за ликвидиране надвишават тези за преструктуриране. ([43]).

(244) Ето защо, първо трябва да се установят разходите за SNCB при всеки от двата сценария: преструктуриране и ликвидиране на IFB.

4.1.2.1. Разходи за преструктуриране на IFB

(245) При първия сценарий, SNCB отпуска 95,3 милиона EUR за преструктуриране на IFB, под формата на опрощаване на вземанията, преобразувани в капитал. След приключване на процеса по преструктуриране SNCB е 100-процентов собственик на предприятие, което се оценява на 31 милиона EUR, но с натрупани провизии за 34,2 милиона EUR и още 15 милиона EUR финансови задължения (освен тези към SNCB), така, нетната стойност на предприятието е – 18 милиона EUR. Комисията смята, че тези изчисления основаващи се на признати методи са реалистични.

(246) В резултат на това Комисията заключава, че при евентуална продажба на IFB, SNCB е щяло да получи отрицателна продажна цена.

4.1.2.2. Разходи при евентуално ликвидиране на IFB

(247) И при втория сценарий SNCB опрощава вземанията си на стойност 95 милиона EUR. Освен това Белгия смята, че въз основа на наличните елементи към момента на сключване на рамковия договор на 7 април 2003 г., ликвидирането на дейността на IFB в Белгия ще задължи SNCB да поеме допълнителни разходи възлизащи между 70,6 и 161,8 милиона EUR. Тази сума съответства на обичайния размер на възстановените при ликвидиране активи (37,5 милиона EUR), от които са приспаднати разходите по ликвидиране на пасивите на IFB (от 67 до 76,9 милиона EUR) и разходите по съкращаване на персонала (от 41,1 до 122, 4 милиона EUR), станал излишен вследствие на прекратяване на дейността на IFB.

(248) Комисията не е съгласна с този анализ. Първо, тя оспорва твърдението, че SNCB е трябвало да плати всички пасиви на IFB. Комисията оспорва и размера на допълнителните разходи на дружеството, изчислени от Белгия.

Отговорност на SNCB за пасивите на IFB

(249) Противно на претенциите на Белгия, фактът, че отрицателната нетна стойност на активите на IFB (от стойността на възстановените активи е приспадната стойността на изискуемите пасиви) не означава, че при фалит, SNCB е трябвало да покрие съответната отрицателна разлика. Всъщност, Комисията напомня, че по принцип предприятия като IFB гарантират за задълженията си с имуществото на собственото си дружество. По правило, отговорността на акционерите във връзка със задълженията не надхвърля капитала на дружеството и не включва личното имущество на акционерите. Само в изключителни случай и при спазването на стриктни условия, някои национални законодателства предвиждат възможност трети лица да се обръщат за помощ към акционерите. ([44]).

([41]) Решение от 21 март 1991 г., *Италия/Комисия*, C-305/89, точки 19 и 20.

([42]) Решение от 6 март 2003 г., *WestLB Girozentrale/Комисия* (T-228/99 и T-233/99, Recueil, 2003 г., стр. II-435), точка 2251.

([43]) Вж. решението на Комисията от 7 декември 2005 г., дело C 53/03, Белгия, Преструктуриране на дружеството *ABX Logistics*, точка 196 и следващи.

([44]) Вж. Решение за разширяване на процедурата C 53/03, Белгия, *ABX Logistics*, точка 61.

(250) При евентуален фалит на IFB, SNCB е щяло да изгуби дяловото си участие, но пък е щяло да избегне покриването на задълженията на IFB към други кредитори. Преди всичко, разходите на SNCB като акционер при фалит на IFB биха били равни на нула, а не както твърдят белгийските власти, между 29,5 и 39,4 милиона EUR.

(251) Въпреки това, в практиката си при вземането на решения, Комисията признава, че предприятие в положението на SNCB може да бъде принудено да поеме дадени разходи и поради други причини, освен като акционер ([45]). В настоящия случай, разходите са следните:

— като кредитор, SNCB ще изгуби вземанията си от IFB, в степен съответстваща поне на неговия дял в пасивите на IFB, непокрити от активите; Предвид ролята на SNCB в ликвидирането на IFB, Комисията може да приеме, че съществува опасност тази загуба да достигне общия размер на вземанията на SNCB от IFB, т.е. 95 милиона EUR;

— Комисията би могла да приеме твърдението, че за да спаси репутацията си като предприятие-майка, за SNCB би било по-разумно да поеме част от неизплатените задължения към доставчици на IFB и SNCB.

(252) Следователно, би било уместно да се изчисли максималния размер, който SNCB би трябвало да покрие в тази си роля. В това отношение, самата Белгия смята, че допълнителните разходи за SNCB като предприятие-майка не би трябвало да надхвърлят 13 милиона EUR. Всъщност реалният размер на допълнителните разходи може и да е по-малък, тъй като преди това кредиторите на IFB са щели да си възстановят част от вземанията при ликвидирането на IFB, а за SNCB остава изплащането на остатъка, като сумата от 13 милиона EUR се смята за максималната му граница.

Допълнителни разходи за SNCB

(253) По принцип Комисията смята, че частен инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика, който трябва да избира между финансиране на преструктурирането и обявяването на фалит на свое дъщерно дружество, може да бъде принуден да поеме разходите по намаляване на числеността на персонала, ако това е пряко и неизбежно следствие от фалита на дъщерното дружество.

(254) Белгия достига до заключението, че фалита на IFB ще остави на SNCB персонал, надхвърлящ нуждите с 530 служители, 50 души от които командировани в IFB и 480 работещи в SNCB и извършващи дейности, обвързани с тези на IFB. Намаляването на числеността на персонала на SNCB с 530 души би породило разходи от 122,4 милиона EUR, т.е. 230 000 EUR на служител. Изчислението е обяснено подробно в част 3 на настоящото решение.

(255) Комисията смята за нереалистично твърдението, че SNCB е щяло да си възстанови само 21 % от трафика, генериран преди това от IFB. Първо, както и самата Белгия признава в отговора си на писмото за започване на процедурата, пазарите, на които оперира IFB са в пълен подем (ръст от 11 % за трансбордирането на товари и 12 % в сферата на комбинирания транспорт). Предвид това, съществува вероятност конкурентите на IFB да изкупят активите на дружеството, за да продължат дейността му.

(256) При тази вероятност, купувачът на IFB би имал нужда от железопътен превоз на товари. И предвид силната позиция на SNCB на пазара за международен превоз на стоки от Белгия, и монопола му (до 1 януари 2007 г.) на националния пазар за превоз на стоки в рамките на Белгия, Комисията смята, че придобилият IFB би избрал SNCB като железопътен превозвач за обслужване на голяма част от нуждите си. Предвид това, дори при евентуален фалит на IFB, SNCB би могло да си възстанови голяма част от железопътния трафик, генериран от IFB.

(257) Освен това, Комисията отбелязва, че пазарите за железопътен превоз бележат растеж. Следователно, да се смята, че SNCB би могло да се разраства с ритъма на разрастване на пазара, което би позволило реинтегрирането на 50 служители, командировани в IFB, изглежда разумно.

(258) В заключение, Комисията смята, че Белгия не е съумяла да докаже по убедителен начин, че евентуален фалит на IFB би оставил SNCB с персонал, надхвърлящ нуждите с 480 души и че SNCB не би могло да реинтегрира командированите в IFB 50 служители.

(259) Въз основа на информацията, предоставена от Белгия, Комисията счита, че при втория сценарий (както и при първия), SNCB опрощава вземанията си в максимален размер от 95,3 милиона EUR, и покрива максимум 13 милиона EUR от останалите разходи.

4.1.2.3. Заключение

(260) С отказа на SNCB при двата сценария от възстановяване на вземанията си на стойност 95,3 милиона EUR от

([45]) Вж. Решение на Комисията от 7 декември 2005 г., дело C 53/03, Белгия, Преструктуриране на дружеството *ABX Logistics*, точка 204 и следващи.

IFB, Белгия доказва единствено, че с избора на първия сценарий (финансиране на преструктурирането), носещ на SNCB придобивка с отрицателна стойност оценявана на – 18 милиона EUR, SNCB е избрал по-икономичния вариант в сравнение с втория сценарий на ликвидиране, при който доказаните в настоящото решение допълнителни разходи достигат максимална стойност от 13 милиона EUR.

(261) Комисията заключава, че Белгия не е доказала, че решението на SNCB, за което носи отговорност белгийската държава, да финансира преструктурирането на IFB, продължаването на дейността му в Белгия и прекратяването на тази във Франция, е действие на частен инвеститор в условията на пазарна икономика.

4.1.3. *Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията между държавите-членки*

(262) Комисията трябва да анализира състоянието на засегнатия пазар, пазарните дялове на бенефициерите върху него и въздействието на финансовата помощ върху конкуренцията ([46]).

(263) Както беше доказано в част 2 на настоящото решение, в конкретния случай, финансовата помощ е отпусната на предприятие, развиващо дейност на отворени пазари с конкуренция от много държави-членки. Следователно, финансовата помощ нарушава или застрашава конкуренцията, засяга или заплашва да засегне търговията между държавите-членки.

(264) В своя отговор на писмото за започване на процедурата, белгийското правителство оспорва изпълнението на двата критерия от член 87, параграф 1, защото Комисията не е представила доказателства, свидетелстващи за нарушаване на конкуренцията.

(265) Комисията насочва вниманието на белгийските власти към факта, че член 87, параграф 1 се позовава на заплахата от такова нарушаване. Следователно Комисията не е длъжна да представя доказателства за нарушаване на конкуренцията, а да обясни по убедителен начин опасността от такова нарушаване, нещо, което тя е направила в писмото за започване на процедурата (точки 212 и 213) и в настоящото решение.

4.1.4. *Заключение: наличие на държавна помощ*

(266) В заключение, Комисията смята, че финансирането от SNCB на преструктурирането на IFB (в Белгия) и прекратяването на дейността във Франция, под формата на преобразуване на задълженията възлизащи на 95,3 милиона EUR в капитал, представлява държавна помощ.

([46]) Решение на Съда от 13 март 1985 г., *Кралство Нидерландия и Leeuwarder Papierwarenfabriek/Комисия*, (съединени дела 296/82 и 318/82, Recueil, 1985 г., стр. 809), точка 24.

4.2. **Съвместимост на помощта**

(267) Член 87, параграф 3, буква в) от Договора предвижда, че: „помощи за улесняване на развитието на определени икономически дейности или на определени икономически области, когато такива помощи не оказват неблагоприятно въздействие върху условията за търговия до степен, която противоречи на общия интерес, се смятат за съвместими с общия пазар“.

(268) Съгласно тълкуването на Комисията на член 87, параграф 3, буква в) в Насоките от 1999 г. и тези от 2004 г., помощта отпусната от Белгия посредством SNCB би могла да се сметне за съвместима с общия пазар.

4.2.1. *Съвместимост на помощта за оздравяване*

(269) За съвместими мерки за оздравяване могат да се считат само тези, под формата на финансова помощ. В настоящия случай финансовата помощ се състои в разсроченото плащане, кредитното улеснение и авансът, подлежащ на възстановяване.

(270) Преди това възниква въпросът за приложимата версия на Насоките. Последната версия на тези Насоки влезе в сила на 10 октомври 2004 г. В точка 7 са указани нейната „начална дата и срок на прилагане“:

„(102) Комисията ще прилага настоящите Насоки от 10 октомври 2004 г. до 9 октомври 2009 г.

(103) Уведомленията, регистрирани преди 10 октомври 2004 г. ще се разглеждат съобразно действащите към момента на уведомлението критерии.

(104) Въз основа на настоящите насоки, Комисията ще разглежда съвместимостта с общия пазар на всяка помощ за оздравяване и преструктуриране, отпусната без нейното разрешение и следователно в нарушение на член 88, параграф 3 на Договора за създаване на ЕО, въз основа на тези Насоки, ако част от помощта или цялата помощ са отпуснати след публикуването им в Официален вестник на Европейския съюз. Във всички останали случаи, Комисията ще разглежда съвместимостта на базата на приложимите към момента на предоставяне на помощта Насоки.“

(271) Финансовите помощи са отпуснати на 7 април 2003 г. чрез сключването на рамков договор между IFB и SNCB. Те са отпуснати без Комисията да бъде предварително уведомена за това, следователно в нарушение на член 88, параграф 3 от Договора. Оценката на тяхната съвместимост като мерки за оздравяване ще се извърши въз основа на Насоките от 1999 г.

(272) Точка 23 от Насоките от 1999 г. определя следните пет условия за съвместимост на мерките за оздравяване с общия пазар:

„а) да представляват финансова помощ под формата на кредитни гаранции и кредити. И в двата случая лихвеният процент по кредита трябва да бъде близък до приложимия за кредити за финансово стабилни предприятия, и по-специално до референтния лихвен процент, приет от Комисията;

б) да са свързани с кредити, чийто срок на погасяване не надхвърля дванадесет месеца, считано от датата на отпускане на последната част от кредита на предприятието; заемът, свързан с мерки за оздравяване би могъл да бъде погасен със средства от помощта за преструктуриране, одобрена предварително от Комисията.

в) да бъдат оправдани от сериозни затруднения на дружеството и да не предизвикват разпространето им в други държави-членки;

г) да бъдат съпътствани, при оповестяването им, от ангажимент от страна на държавата-членка да предостави на Комисията в шестмесечен срок, считано от датата, на която е разрешено отпускането на помощта за оздравяване, на план за преструктуриране или ликвидиране, или на доказателство за пълно погасяване на заема и/или прекратяване действието на гаранцията;

д) да се ограничават в необходимата за експлоатацията на предприятието сума (например, покриване на разходите за трудови възнаграждения и текущи доставки) за периода през който е разрешена помощта.“

(273) В рамковия договор е предвиден дванадесетмесечен срок на погасяване. Въпреки това белгийското правителство уведоми Комисията, че срокът е бил удължен с мълчаливо съгласие между страните, до увеличаването на капитала.

(274) Предвид това в решението си за започване на процедурата (точки 232 и 233) Комисията изразява становище, че критерият от точка 23 б) не е изпълнен и че финансовите помощи не могат да бъдат разрешени като помощи за оздравяване.

(275) Белгия оспорва тази правна оценка, използвайки три аргумента. Първо, тя смята, че SNCB е продължило да изпълнява мерките за оздравяване с единствената цел да даде възможност на Комисията да приключи с разглеждането на дело NN 9/2004. Тя се позовава на точка 24 от Насоките, според която разрешението на мерките за оздравяване остава в сила, докато Комисията не се произнесе по плана за преструктуриране. В резултат на което, белгийските власти молят Комисията да не използва като аргумент времетраенето на собствената си процедура за одобрение, за да оспорва продължаването на прилагането на тези мерки, и да одобри мерките за оздравяване въз основа на точка 24 от Насоките за 1999 г., докато същата се произнесе относно плана за преструктуриране.

(276) Комисията намира този аргумент за неуместен. В действителност точка 24 от Насоките от 1999 г. посочва, че: „Първоначалното одобрение на помощта за оздравяване покрива максимален период от шест месеца, или ако държавата-членка е представила план за преструктуриране в този срок, до вземане на решение от Комисията относно плана. По искане на държавата-членка, Комисията може да разреши удължаване на първоначалния срок от шест месеца.“

(277) Комисията отбелязва, че Белгия е започнала изпълнението на мерките за преструктуриране на 7 април 2003 г. Следователно, шестмесечният срок за представяне на плана за преструктуриране е изтекъл на 6 октомври 2003 г. С представянето на плана за преструктуриране на Комисията по време на заседание, провело се на 12 декември 2003 г., белгийските власти не са спазили срока, предвиден в точка 24 на Насоките.

(278) Вторият аргумент на белгийските власти, че са предали всички необходими документи за вземане на решение от Комисията относно помощта за оздравяване в уведомлението си от 12 август 2003 г. също се отхвърля. Всъщност фактът, че Комисията многократно е искала допълнителна информация доказва, че предоставената от Белгия информация е била непълна.

(279) Що се отнася до аргумента на белгийските власти, че Комисията никога не е изразявала резерви относно временното продължаване на изпълнението на мерките за оздравяване, достатъчно е да се припомни, че в писмата си от 13 октомври 2003 г. и 26 януари 2005 г. Комисията е включила следното предупреждение: Комисията „обръща внимание на белгийските власти за съществуването на клауза за временно преустановяване на прилагането на член 88, параграф 3 от Договора за

ЕО, предвидена в член 3 от Регламент (ЕО) № 659/99 на Съвета, която забранява отпускането на нови помощи, докато Комисията не вземе или не обяви че е взела решение, позволяващо отпускането им. Освен това си позволявам да напомня на белгийските власти, че съгласно член 14 на гореспоменатия Регламент, може да се изиска възстановяване на всяка помощ, отпусната в нарушение на тази клауза.“

(280) В резултат на което Комисията заключава, че финансовата помощ, отпусната от SNCB на IFB е надхвърлила дванадесетмесечния срок предвиден в точка 23 б) на Насоките от 1999 г. и че белгийските власти не са спазили предвидения в точка 24 на Насоките от 1999 г. шестмесечен срок за представяне на плана за преструктуриране на Комисията. Поради тази причина, помощта, отпусната от SNCB като помощ за оздравяване не може да разрешена. Въпреки това, тя може да бъде съвместима с общия пазар, като помощ за преструктуриране.

4.2.2. *Съвместимост на помощта за преструктуриране*

(281) Тук отново възниква въпросът за приложимата версия на Насоките. В решението си за започване на процедурата (точка 240), Комисията изразява становище, че ако SNCB реши да не дава нови предимства на IFB и бъде доказано, че решението на SNCB да преобразува вземанията си в капитал предхожда публикуването на Насоките от 2004 г., окончателното решение на Комисията за помощите предоставени от SNCB на IFB би трябвало да бъде взето въз основа на Насоките от 1999 г.

(282) В отговора си на писмото за започване на процедурата белгийските власти информират Комисията за отказа на SNCB от намерението си да внесе дяловото си участие в дружеството TRW като непарична вноска в капитала на IFB и да изтегли уведомлението си от 28 февруари 2005 г. Заради което Комисията смята, че SNCB е решило да не дава повече предимства на IFB и да се ограничи до преобразуването в капитал на своите вземания.

(283) Необходимо е да се установи дали ангажиментът на SNCB да преобразува вземанията си в капитал предхожда публикуването на Насоките от 2004 г. В отговора си на писмото за започване на процедурата, белгийските власти доказват, че според белгийското законодателство, SNCB е взело твърдо решение да преобразува вземанията си в капитал още на 7 април 2003 г., когато е сключен рамковия договор, и фактът, че подлежи на отлагане за уведомяване и одобрение от Комисията по никакъв начин не оказва влияние върху непоклатимия и окончателен ангажимент. Всъщност, както бе доказано и от белгийските власти, изпълнението на клаузата за отлагане поражда обратно действие. Следователно ангажиментът на SNCB да преобразува вземанията си в капитал е непоклатим още от 7 април 2003 г.

(284) След като двете условия са изпълнени, Комисията заключава, че в този случай е основателно да се приложат Насоките от 1999 г. От друга страна, това заключение съответства и на анализа, представен в решението за започване на процедурата (точка 240), в което Комисията заключава че:

„[…] ако SNCB реши да не дава нови предимства на IFB и бъде доказано, че решението на SNCB да преобразува вземанията в капитал предхождат публикуването на Насоките от 2004 г., окончателното решение на Комисията за помощите отпуснати от SNCB на IFB би трябвало да бъде взето въз основа на Насоките от 1999 г.“ ([47]).

(285) За да може дадено предприятие да получи помощ за преструктуриране, преди това то трябва да бъде избираемо за прилагане на Насоките. За да бъде едно предприятие избираемо, то трябва да бъде в затруднено положение. В тази връзка Насоките от 1999 г. (точки 4 и 5) посочват:

„(4) […] Комисията смята, […] че дадено предприятие е в затруднено положение по смисъла на настоящите Насоки, когато то не е в състояние със собствени финансови средства или с тези, които неговите собственици/акционери и кредитори са готови да предоставят, да компенсира загубите, които без външна намеса на публичните власти, го водят към почти неизбежна смърт в краткосрочен или средносрочен план.

(5) Отделно, положението на дадено предприятие, независимо от неговите размери, се счита за затруднено за целите на настоящите Насоки, когато:

а) съдружниците в предприятието носят ограничена отговорност при стопяване или загубване на половината от неговия капитал през последните дванадесет месеца.“

([47]) Решение за започване на официална процедура по разследване — държавна помощ C 46/05, точка 240.

(286) Както вече беше доказано в решението за започване на процедурата (точка 225), в годишните отчети на IFB за 2002 г. е вписан капитал от 48 милиона EUR и текущи загуби преди облагане на стойност 50 милиона EUR. От което следва, че през април 2003 г., когато SNCB е взело решение да отпусне помощ, капиталът на IFB вече е бил изгубен. След като губи повече от половината от капитала си, като една четвърт от него — през последната година, то по смисъла на точки 4 и 5 от Насоките, IFB е предприятие в затруднено положение.

(287) Освен това, предприятието не трябва да е новосъздадено. В тази връзка в Насоките от 1999 г. (точка 7) се казва:

„(7) За целите на настоящите Насоки, новосъздадените предприятия се смятат за неизбираеми при отпускане на помощи за оздравяване и преструктуриране, въпреки нестабилното им начално финансово състояние. Това важи по-точно за предприятия, създадени чрез ликвидирането на съществували порано предприятия и откупуване на техните активи.“

(288) Съгласно описаното в част 2 на настоящото решение, предприятието IFB е създадено на 1 април 1998 г., чрез сливането на акционерните дружества FerryBoats SA и InterFerry SA, и приноса на отдел „Железници“ на дружество Edmond Depaire SA към вече слятото цяло. В писмото си за започване на процедурата (точки от 218 до 223), Комисията изразява съмнение във връзка с това дали новото предприятие IFB наследява юридическото лице на някое от тези три дружества, или тепърва се създава през 1998 г.

(289) В своя отговор на писмото за започване на процедурата, белгийските власти твърдят, че IFB наследява юридическото лице на акционерно дружество FerryBoats SA, регистрирано през 1923 г. От което Комисията заключава, че IFB не е новосъздадено предприятие по смисъла на точка 7 от Насоките от 1999 г.

(290) В точка 3.2.2 от Насоките от 1999 г. са посочени условията за разрешаване на отпускането на помощ за преструктуриране. Условията са следните:

— планът за преструктуриране трябва да позволи възвръщане в разумни срокове на дългосрочната жизнеспособност на предприятието;

— трябва да бъдат взети мерки за възможно максимално смекчаване на неблагоприятните последствия от помощта за конкуренцията;

— размерът на помощта трябва да бъде ограничен до необходимия за преструктурирането минимум;

— трябва да се даде възможност на Комисията да се убеди в доброто протичане на плана за преструктуриране, посредством редовни и подробни доклади;

— помощите за преструктуриране трябва да се отпускат еднократно.

4.2.2.1. План за преструктуриране за възвръщане на икономическата жизнеспособност на предприятието

(291) По отношение на плана за преструктуриране за възвръщане на икономическата жизнеспособност на предприятието, Насоките от 1999 г. посочват следното:

„(31) Отпускането на помощ се обуславя от прилагането на плана за преструктуриране, който подобно на всяка отделна помощ се утвърждава от Комисията.

(32) Планът за преструктуриране, чиято продължителност трябва да бъде максимално ограничена, трябва да позволи възвръщане на дълготрайната жизнеспособност на предприятието в разумни срокове, въз основа на реалистични хипотези за условията на бъдеща експлоатация. Следователно, помощта за преструктуриране трябва да е свързана с действащ план за преструктуриране, с който се ангажира държавата-членка. Планът трябва да бъде представен на Комисията с всички необходими уточнения, и по-точно маркетингово проучване. Подобряването на жизнеспособността трябва да е резултат главно от взетите вътрешни мерки, предвидени в плана за преструктуриране. То не може да се основава на външни фактори, неподвластни на влиянието на предприятието, като промените в цените и търсенето, освен ако изтъкнатите хипотези за развитие на пазара не са широко приети. Преструктурирането трябва да включва прекратяването на дейности, които дори и след преструктуриране биха запазили структурния си дефицит.

(33) Планът за преструктуриране описва обстоятелствата, довели до затрудненото положение на предприятието, което позволява да се прецени дали предложените мерки са адаптирани. И по-точно, той взема предвид положението и предвидимото развитие на търсенето и предлагането на съответните продукти на пазара, със сценарий на оптимистичните, песимистичните и междинните хипотези, както и характерните за предприятието силни и слаби страни. Той позволява на предприятието да премине към нова структура, даваща перспективи за дълготрайна жизнеспособност и възможност за функциониране със собствени ресурси.

(34) Планът за преструктуриране трябва да предлага промяна на предприятието, съобразена с неговите възможности за покриване на всички разходи, включително и тези за амортизация и финансови разходи, след приключване на плана за преструктуриране. Сконтираната рентабилност на собствените капитали на предприятието трябва да бъде достатъчна, за да му позволи да се изправи срещу конкуренцията, разчитайки вече само на собствените си сили.“

(292) В решението си за започване на процедурата (точки от 242 до 247), Комисията заключи, че планът за преструктуриране, предоставен от Белгия изпълнява критериите посочени в Насоките и по отношение на този критерий Комисията не изразява съмнение. След започване на процедурата, Комисията не е получавала коментари от заинтересованите страни, оспорващи това заключение.

(293) Комисията отбелязва, че IFB е успяло да докаже икономическата си жизнеспособност чрез представения през 2003 г. план за преструктуриране и реализираните оттогава печалби. В следствие на което Комисията заключава, както и в писмото за започване на процедурата (точка 271), че критерият „план за преструктуриране, възвръщащ икономическата жизнеспособност на предприятието“ е изпълнен.

(294) Въпреки това, както се вижда от точка 290 на настоящото решение, установяването на икономическа жизнеспособност на предприятието чрез плана за преструктуриране не е достатъчно условие; отпускането на помощ не трябва да води до неуместно нарушаване на конкуренцията.

4.2.2.2. Предотвратяване на неуместното нарушаване на конкуренцията

(295) Във връзка с предотвратяването на неуместното нарушаване на конкуренцията, в Насоките от 1999 г. (точки от 35 до 39) се казва:

„(35) Необходимо е да се вземат мерки за максимално смекчаване на неблагоприятните последици от помощта върху конкурентите. В противен случай помощта би следвало да се смята за „противоречаща на общия интерес“, и следователно за несъвместима с общия пазар.

(36) Обикновено това условие се изразява в ограничаване на присъствието на предприятието на пазара/пазарите след периода на преструктуриране. Ако въпросното присъствие или пазарни дялове на предприятието са незначителни от гледна точка на Общността и ЕИП, може да се смята, че няма неуместно нарушаване на конкуренцията. Предвид този факт е ясно, че по принцип това условие не се прилага за малките и средни предприятия, освен ако отрасловите разпоредби и правилата за конкуренцията във връзка с държавните помощи не постановяват обратното.

(37) Принудителното ограничаване или намаляване на присъствието на въпросните пазари на които оперира предприятието представлява компенсация за конкурентите. Тази компенсация трябва да е съобразена с причиненото нарушаване на конкуренцията вследствие на помощта и най-вече с относителната тежест на предприятието на неговия пазар или пазари. Комисията определя неговите мащаби въз основа на маркетинговото проучване, приложено към плана за преструктуриране, а в случаите на започната процедура, на базата на предоставената от участниците в нея информация. Намаляването на присъствието на предприятието се извършва съгласно плана за преструктуриране и включените в него условия.

(38) Може да се предвиди и смекчаване на компенсациите, ако намаляването или ограничението крият опасност от силно неблагоприятно въздействие върху структурата на пазара, което би могло да доведе косвено до монополно или олигополно положение в прекия смисъл на думата.

(39) Компенсациите могат да бъдат под една или друга форма, в зависимост от това, дали пазара на който оперира предприятието е с превишен капацитет […].“

(296) Преди решението за започване на процедура, белгийските власти бяха обяснили, че за смекчаване във възможно най-голяма степен на неблагоприятните последствия от помощта върху конкурентите, от IFB са взети две мерки:

— оттегляне от пазара на трансбордиране на товари във Франция

— закриване на терминала в Лиеж и продажба на капиталовите дялове от терминали в Брюксел и Брюж в Белгия.

(297) В решението си за започване на процедурата (точки от 252 до 265), Комисията изказва съмнения дали взетите мерки са смекчили максимално неблагоприятните последствия от помощта върху конкурентите. Съмненията се отнасят до двата отрасъла, в които IFB продължава да развива дейност, а именно пазара за трансбордиране на товари и пазара на логистични услуги в Белгия.

a) ***Белгийският пазар за трансбордиране на товари***

(298) Споменатите в писмото за започване на процедурата две мерки (точка 260), се отнасят за белгийския пазар за трансбордиране на товари. В писмото за започване на процедурата (точки от 262 до 264), Комисията изразява съмнение дали тези мерки са били достатъчни, заради факта, че дружеството TRW, чиито дялове SNCB е предвиждало да добави към дяловото си участие в IFB, е притежавало значителни дялове в терминалите в Брюксел и Брюж, и че IFB е собственик на миноритарни дялове в много други терминали в Белгия.

(299) В своя отговор на писмото за започване на процедурата белгийското правителство изтъква много аргументи, за да разсее съмненията на Комисията. Като начало то подчертава, че растежът на IFB е бил под този на пазара (4,1 % растеж на IFB, 10,7 % растеж на терминалите в пристанище Антверпен, 12 % на терминалите в региона на пристанищата APA (Амстердам, Ротердам, Антверпен). Според Комисията, от тази допълнителна информация може да се заключи, че тежестта на IFB на пазара е намаляла след прилагане на плана за преструктуриране.

(300) След това Белгия посочва намаления капацитет на IFB на пазара за трансбордиране на товари от 1,5 милиона ЕЕДФ през 2002 г., на 1,1 милиона ЕЕДФ в края на 2005 г. Според Комисията това намаляване на капацитета е значителна смекчаваща мярка.

(301) И накрая Белгия е уведомила Комисията, че приносът на TRW в IFB няма да се осъществи. Комисията намира тази последна промяна за важна, тъй като затварянето на терминала в Лиеж и продажбата на дяловете в Брюксел и Брюж водят до реално намаляване на присъствието на IFB на белгийския пазар за трансбордиране на товари.

(302) Предвид посочените аргументи и намаления пазарен дял на IFB, Комисията смята, че Белгия е доказала, че взетите от нея мерки са били достатъчни, за да смекчат във възможно най-голяма степен неблагоприятните последствия върху конкурентите на пазара за трансбордиране на товари.

б) ***Белгийският пазар на логистични услуги***

(303) В писмото си за започване на процедурата (точки от 257 до 259), Комисията отбелязва, че предложените мерки не се отнасят до пазара на логистични услуги. Комисията смята, че липсата на предложени мерки за пазара на логистични услуги, динамичния характер на пазара и фактът, че IFB е можело да увеличи значително своя обем пораждат съмнения, че Белгия не е ограничила максимално неблагоприятните последствия за конкуренцията по отношение на логистичната дейност на IFB.

(304) В отговора си на писмото за започване на процедурата белгийското правителство представя пет аргумента, целящи да докажат, противно на твърденията на Комисията в писмото ѝ за започване на процедурата, че IFB е взело достатъчни мерки, за да ограничи нарушаването на конкуренцията (за повече информация, вж. част 3 на настоящото решение, точки от 177 до 187). Тези аргументи могат да бъдат обобщени както следва:

— намаляване с 49 % на капацитета на експлоатираните от IFB вагони;

— пазарен дял на IFB под 5 %;

— забавен растеж спрямо този на пазара (9,9 % за IFB, в сравнение с 12 % средно за пазара);

— пазарен растеж на дяла на транспортираните товари в насипно състояние, където присъствието на IFB е слабо до 2002 г.;

— либерализацията на пазара за железопътен товарен превоз от началото на 2007 г. ще засили допълнително конкурентния натиск.

(305) Комисията констатира, че петте изтъкнати аргумента от белгийското правителство са убедителни. По отношение на първия от тях, тя смята, че белгийското правителство е доказало намаления логистичен капацитет на IFB с намаления брой на експлоатираните вагони с 49 %, което позволява да се ограничи нарушаването на конкуренцията, произтичащо от въпросните мерки. Що се отнася до втория аргумент, Комисията е съгласна с белгийското правителство, че по смисъла на точка 36 от Насоките от 1999 г., дялът на IFB на логистичния пазар е намален. За третия аргумент Комисията смята, че обясненията, представени от Белгия за разграничаване на увеличението на оборота на IFB доказват, че растежът на IFB Logistics е по-бавен в сравнение на този на неговите конкуренти и че по-високият растеж се отнася до подотрасъл, в който IFB играе второстепенна роля. Становището на Комисията във връзка с четвъртия аргумент е, че дори решението за отваряне на терминалите за конкурентите да е продиктувано от икономически съображения, то все пак е засилило отварянето на пазара на който IFB оперира, и по-този начин е ограничило отрицателните ефекти от помощта. По отношение на петия аргумент, Комисията признава сходството на положението на IFB с това на подразделение „Товарен превоз“ на SNCF, дотолкова доколкото IFB, подобно на „Товарен превоз“ на SNCF развива дейност в подотраслите железопътен и комбиниран транспорт, които от 1 януари 2007 г. са напълно либерализирани ([48]).

(306) Комисията заключава, че Белгия е доказала, че взетите мерки за максимално смекчаване на неблагоприятните последствия от помощта за конкурентите в сектора на логистичните услуги са били достатъчни.

([48]) Пълното отваряне на пазарите, предвидено в Директива 91/440/ЕИО, беше приведено в изпълнение с кралски декрет от 13 декември 2005 г.

в) ***Заключение***

(307) Комисията заключава, че белгийските власти са доказали, че са взели достатъчни мерки за максимално смекчаване на неблагоприятните последствия от помощта върху конкуренцията на двата въпросни пазара.

4.2.2.3. Ограничаване на помощта до минимум

(308) Във връзка с ограничаването на помощта до минимум, в Насоките от 1999 г. (точки 40 и 41) се посочва:

„(40) Размерът и интензивността на помощта трябва да са ограничени до строгия минимум, необходим за преструктурирането, в зависимост от финансовата наличност на предприятието, неговите акционери или финансовата група, която съставлява. Бенефициерите на помощта трябва да направят съществена вноска в преструктурирането чрез собствените си ресурси, включително чрез продажба на активи, когато те не са от определящо значение за оцеляването на предприятието, или посредством външно финансиране, съобразено с пазарните условия. За да се ограничи нарушаването на конкуренцията би било удачно да се избягва отпускането на помощ, чиято форма и размер предоставят на предприятието прекомерна ликвидност, която би могла да се използва за агресивни дейности, които не са свързани с процеса на преструктуриране и са способни да предизвикат нарушаване на пазара. За тази цел, Комисията проучва нивото на пасивите на предприятието след преструктурирането му, включително и при пренос или намаляване на вземанията, като продължение на колективната процедура от националното право, основана на неговата несъстоятелност. Помощта не трябва да се използва и за финансиране на нови инвестиции, които не са решаващи за възвръщане на жизнеспособността.

(41) Във всички случаи е необходимо да се докаже на Комисията, че помощта ще бъде използвана единствено за възвръщане на жизнеспособността на предприятието и че няма да позволи на своя бенефициер да развие производствения си капацитет по време на изпълнението на плана за преструктуриране, освен ако това не се налага при възвръщане на жизнеспособността на предприятието и в степен, която не нарушава конкуренцията.“

(309) Следователно е необходимо първо да се провери дали размерът на помощта е ограничен до минимум, и след това, дали размерът на личния принос на IFB е бил адекватен.

а) **Ограничаване на помощта до минимум**

(310) За да докаже, че размерът на помощта е ограничен до минимум, белгийското правителство обяснява, че увеличението на капитала се ограничава до възстановяване на капитала на IFB, достигнал отрицателни стойности вследствие на регистрираните през 2001 и 2002 г. загуби, до размер, който да възвърне икономическата му жизнеспособност. Както беше обяснено в част 2 на настоящото решение, платежоспособността на IFB, т.е. съотношението собствен капитал/пасив след увеличаване на капитала ще бъде 35,6 %.

(311) В решението си за започване на процедурата (точка 268), Комисията констатира, че увеличението на капитала е с 20 милиона EUR под препоръчваната в плана за преструктуриране сума от консултантска фирма McKinsey от 20 милиона EUR; освен това Комисията отбелязва (точка 268), че предвижданото равнище на платежоспособност на IFB е било под това на дружествата, развиващи дейност по експлоатация на терминали, и макар и в по-малка степен, под това на дружествата със смесена дейност.

(312) При все това обаче тя е установила, че това равнище надвишава средното регистрирано от транспортните дружества. С оглед на това тя заключи, че информацията с която разполага не е достатъчна, за да се определи окончателно дали помощта е била ограничена до строгия минимум.

(313) Комисията смята, че при определяне дали помощта е била ограничена до минимум, би било удачно първо да се провери дали равнището на платежоспособност за запазване на дейността на IFB в Белгия, не надхвърля средното на неговите конкуренти, и след това, дали изтеглянето на инвестициите във Франция е извършено при минимални разходи.

i) *Платежоспособност под средната на конкурентите*

(314) В отговора си на писмото за започване на процедурата, Белгия е предоставила допълнителна информация. Като начало, тя е изчислила равнището на платежоспособност на шест дружества, развиващи дейност по експлоатация на терминали и шест, развиващи логистична дейност, най-сходни с IFB. След което, тя е изчислила средно равнище, приравнявайки средните равнища на терминалните и логистични дружества и относителната тежест на тези две дейности в IFB. Така се получава средна платежоспособност от 35,6 %, съответстваща на равнището на платежоспособност на IFB, след предвиденото увеличаване на капитала.

(315) Освен това, Белгия доказа, че равнищата на платежоспособност на двамата най-преки конкуренти на IFB, дружествата Gosselin и Hupac, са много близки (съответно 38,9 % и 34,9 %).

(316) Предвид предоставената от Белгия допълнителна информация и намаления размер на увеличението на капитала, в сравнение с първоначално препоръчваната в плана на McKinsey от декември 2003 г. сума от 120 милиона EUR на 95,3 милиона EUR, Комисията смята, че увеличението на капитала е било ограничено до минималния необходим размер.

ii) *Изтегляне на инвестициите във Франция при минимални разходи*

(317) По отношение на изтеглянето на инвестициите от дъщерните дружества на IFB във Франция, Комисията допълнително е проверила, че при изтеглянето си, IFB е търсило най-икономичния вариант, за да ограничи разходите по изтегляне, и следователно помощта, до минимум.

a) ***Acimar***

(318) Изтеглянето на инвестициите в Acimar чрез откриването на процедура по несъстоятелността му е коствало 3,9 милиона EUR (вж. част 2 на настоящото решение). Комисията констатира, че Белгия е доказала, че при алтернативният вариант, състоящ се в продължаване на дейността, би се наложило финансиране от IFB на годишната оперативна загуба до края на 2005 г., което би представлявало загуба на обща стойност 10,8 милиона EUR, без каквито и да било гаранции за възстановяване на вземанията от 3,9 милиона EUR, преустановено при откриването на процедурата по обявяване на несъстоятелността му.

(319) В резултат на това Комисията заключи, че по отношение на Acimar IFB е избрало най-икономичния вариант.

b) ***NFTI-ou***

(320) Що се отнася до дружеството NFTI-ou, управлявано съвместно от IFB и Port Autonome de Dunkerque, занимаващо се с експлоатацията на терминали на пристанище Дюнкерк, IFB е проучило две възможности: продължаване на дейността или изтегляне на инвестициите чрез продажба на участието си. Разходите по изтегляне на инвестициите са 18,5 милиона EUR (вж. подробното описание в част 2 на настоящото решение).

(321) А по отношение на алтернативата, т.е. продължаването на дейността, в отговора си Белгия доказа, че това би генерирало загуби от 36,2 милиона EUR (вж. подробното описание в част 3 на настоящото решение).

(322) Предвид стойността на двата варианта, Комисията смята, че изборът на IFB е бил свързаният с най-малко разходи.

c) ***IFB France***

(323) Продажбата на IFB France, преименувано след това на AGEP и NFTI-ou, е коствала 0,9 милиона EUR (вж. подробното описание в част 2 на настоящото решение). Възниква въпросът дали обявяването на фалит от IFB France не би било по-евтино за IFB.

(324) Както и при евентуалната продажба, IFB е трябвало да опрости вземанията си от IFB France, на стойност 0,8 милиона EUR. Но Белгия претендира, че фалитът би причинил допълнителни разходи: IFB не би получило сумата от продажната цена от 0,1 милион EUR, което би причинило загуби от дяловото участие, и накрая, според френското социално право, IFB е трябвало да заплати 0,8 милиона EUR на 14 служители, които биха загубили работата си вследствие на фалита.

(325) Комисията смята, че Белгия не е представила доказателство за опасността от изплащане на пасива. Поради тази причина Комисията отхвърля този аргумент ([49]). В резултат на това Комисията заключава, че продажбата на IFB France е струвала поне колкото продължаването на неговата дейност.

(326) Следователно заключението на Комисията е, че IFB е избрало един от двата варианта, свързани с най-малко разходи.

г) ***Dry Port Dunkerque***

(327) По отношение на дружеството Dry Port Dunkerque е било взето решение за ликвидиране, чрез предварителна продажба на част от активите, т.е. 8,6 % от участието в NFTI-ou. Това е струвало 7,9 милиона EUR (вж. подробното описание в част 2 на настоящото решение).

(328) При алтернативния сценарий, т.е. продължаването на дейността IFB е щяло да финансира генерираните годишни оперативни загуби на дружеството, което би увеличило допълнително разходите с 2,6 милиона EUR.

(329) Следователно ликвидиранетоо е било най-икономичния вариант.

д) ***SSTD***

(330) Предвид стратегическото решение за напускане на френския пазар, решението за продажба на SSTD на цена от 0,2 милиона EUR (вж. подробното описание в част 2 на настоящото решение) съответства на най-изгодния за IFB вариант.

([49]) Вж. Решение на Съда от 14 септември 1994 г. *Испания/Комисия* наречено „Hytasa“ (C-278/92, C-279/92 и C 208/92, Recueil, 1999 г., стр. I-4103), точка 22, и решението на Комисията от 22 юли 1998 г. по дело SDBO.

e) ***Заключение***

(331) Комисията заключава, че IFB е изтеглило инвестициите си във Франция при минимални разходи, следователно, предоставеното от SNCB финансиране за изтеглянето на инвестициите, необходимото за жизнеспособността на оставащата част от IFB, е било ограничено до минимум.

б) **Собствен принос на бенефициера**

(332) Точка 40 от Насоките от 1999 г. посочва:

„Бенефициерите на помощта трябва да направят съществена вноска в преструктурирането чрез собствените си ресурси, включително чрез продажба на активи, когато те не са от определящо значение за оцеляването на предприятието, или посредством външно финансиране, съобразено с пазарните условия.“

(333) В писмото си за започване на процедурата (точка 270), Комисията отбелязва, че според плана за преструктуриране, IFB изглежда не е допринесло съществено за своето преструктуриране, което е породило съмнения у Комисията дали приносът на IFB в неговото преструктуриране е бил достатъчен.

(334) В отговора си на писмото за започване на процедурата Белгия обяснява подробно какъв е според нея приносът на IFB в собственото му преструктуриране (вж. описанието в част 3 на настоящото решение, точки от 194 до 201).

(335) Оценката на Комисията относно обясненията на Белгия е следната:

i) *Разходи за преструктурирането*

(336) Комисията започва с определяне на цялостните разходи за преструктурирането, нетен ръст на производителността и спад в нуждата от оборотен капитал.

Нетни разходи за преструктуриране	
Нетна оперативна загуба	2,749
Извънредни разходи	0,032
Нарастване на нуждата от оборотен капитал	12,998
Инвестиции за подмяна на нефинансови дълготрайни активи	6,611
Инвестиции във финансови дълготрайни активи	1,882
Изплащане на лихви на други предприятия освен SNCB	2,351
Погасяване на финансово задължение	16,599
Частично погасяване на задължението и лихвите към SNCB	81,7
Данъчни задължения	0,077
Общо	125,56

(337) В тази връзка, Комисията смята, че съгласно нейната практика при вземане на решения [50] за по-приемливи разходите, посочени в горната таблица, отколкото представените от Белгия (вж. таблицата в точка 184), поради следните причини:

— Оперативна загуба („cash drain“). В разходите за преструктуриране Белгия е включила сумата от 27,916 милиона EUR като „брутна оперативна загуба“. Съгласно практиката си при вземане на решения [51] Комисията смята, че нетната оперативна загуба не трябва да се включва в разходите за преструктуриране. Стойността на разходите може да бъде получена като от брутната оперативна загуба за периода на преструктуриране (27,916 милиона EUR) се извади ръстът на производителността за същия период (25,167 милиона EUR). Така се получава нетна оперативна загуба от 2,749 милиона EUR;

— промени в нуждата от оборотен капитал. В частта „разходи“ и „собствен принос“ Белгия подчертава промените в нуждата от оборотен капитал [52]. Съгласно практиката на Комисията при вземането на решения [53] при изчисляване на разходите за преструктуриране трябва да се взема предвид само нетното увеличение на нуждата от оборотен капитал в размер на 12,998 милиона EUR [54].

— вътрешногрупови прехвърляния. В раздел „инвестиции във финансови дълготрайни активи“ на разходите за преструктуриране Белгия включва и вътрешногруповите прехвърляния, свързани с централизация на дяловите участия на групата в Белгия. Става дума за следните прехвърляния: акциите на RKE (белгийско предприятие, описано подробно в част 2, точка 47 на писмото за започване на процедура), собственост на Haeger & Schmidt International (германско дъщерно дружество, 100 % собственост на IFB,

[50] Вж. Решение на Комисията от 5 декември 2005 г., *ABX Logistics*, досие C 53/03, точка 247.

[51] Вж. Решение на Комисията от 5 декември 2005 г., *ABX Logistics*, досие C 53/03, точка 247.

[52] Увеличението се обяснява с нуждата финансиране на текущите работи, премахване на разликата търговски задължения и вземания и поддържане на достатъчна ликвидност в началото на периода на преструктуриране. Така през 2004 и 2005 г. IFB е освободило около 2,7 милиона EUR чрез понижаване на нуждата от оборотен капитал. Това е било възможно благодарение на възстановяването на сумата от 0,9 милиона EUR от оборотен капитал от OCHZ, при продажбата на дяла от 50 % в това дружество, както и на съкращаването в сравнение с 2003 г. на предоставеното на клиентите разсрочено плащане от 2004 г., като същевременно се запазва политиката за плащане на доставчици.

[53] Вж. Решение на Комисията от 5 декември 2005 г., ABX Logistics, досие C 53/03, точка 247.

[54] Този резултат е получен както следва: 7,685 милиона EUR (увеличение в Белгия) + 8,000 (увеличение във Франция) – 2,687 милиона EUR (намаление), вж. таблицата в част 3, точка 184.

също описано подробно в част 2, точка 47 на писмото за започване на процедура), са били прехвърлени на IFB, с което IFB става пряк собственик, а не непряк както дотогава, посредством Haeger & Schmidt International. Това прехвърляне е на стойност 1,6 милиона EUR и е уредено чрез плащане в брой на 0,6 милиона EUR и намаляване на вземанията (по текуща сметка) на IFB към Haeger & Schmidt International с 1 милион EUR.

Комисията смята, че това вътрешно по своята същност прехвърляне в рамките на групата IFB, не може да бъде сметнато за разход за преструктуриране, заради финансовата му неутралност на групово ниво. Всъщност на разхода за IFB от 0,6 милиона EUR съответства подобрената печалба на Haeger & Schmidt International с 0,6 милиона EUR, вписан в консолидирания отчет на групата като повишение на печалбата.

ii) *Финансиране от SNCB и собствен принос на IFB*

(338) Финансирането на SNCB за преструктуриране възлиза на 95,3 милиона EUR. Както беше доказано в точки от 199 до 237, отговорността за това финансиране носи Белгия. То ще бъде извършено чрез преобразуване в капитал на предоставеното кредитно улеснение и вземания със съответните лихви, за които е договорено разсрочено плащане.

(339) Противно на точка 43 от Насоките от 2004 г., Насоките от 1999 г. не изключват възможността собственият принос на предприятието да се състои в бъдещи печалби. Комисията счита, че в рамките на Насоките от 1999 г., бъдещите печалби могат да представляват собствен принос, ако те могат да бъдат предвидени при съставяне на плана за преструктуриране.

(340) Като начало, IFB ще допринесе към плана за преструктурирането си своите печалби, предвидени за 2004, 2005 и 2006 г., които трябва да достигнат 10,5 милиона EUR. Както вече беше обяснено, прогнозните печалби се основават на факти, известни на IFB към момента на развитие на плана за преструктуриране, като например сключването на нови важни договори, намаляване на разходите за трудови възнаграждения вследствие на съкращаване на работна ръка и синергии, предвидени в плана за преструктуриране. От това Комисията заключава, че тези бъдещи печалби са били предвидими при съставянето на плана за преструктуриране.

(341) След това, IFB ще допринесе финансовите си приходи от лихви по банкови сметки на IFB, възлизащи общо на 1,4 милиона EUR. Както беше описано в точка 187, тези бъдещи приходи са били предвидими при съставяне на плана за преструктуриране.

(342) Чрез продажбата на „нефинансовите“ си дълготрайни активи на частни предприятия, IFB ще допринесе с 4,771 милиона EUR. Освен продажбата на различни активи със сравнително малко значение на обща стойност 0,271 милиона EUR, тази част от приноса е съставена основно от изтеглените през 2004 г. инвестиции в активи, използвани на терминала OCHZ. Съсобствеността (50 %) върху тези активи, използвани от OCHZ е била продадена на цена от 4,5 милиона EUR.

(343) Чрез продажбата на частни предприятия на „финансовите“ си дълготрайни активи, т.е. миноритарните си дялове, IFB ще мобилизира 9,287 милиона EUR. Тези приходи са генерирани от изтеглянето на инвестициите от

— Autocare Europe и IFB France през 2003 г.,

— ИГ OCHZ, Brussels Port Invest SA и Brussels Terminal Intermodal SA през 2004 г., и

— CNC Ferry Boats Intermodal през 2005 г.

Съгласно описанието в точка 187, тези бъдещи приходи са били предвидими при съставяне на плана за преструктуриране.

(344) Според Комисията, Белгия е доказала, че чрез горепосочените продажби на частни предприятия, IFB е ограничило дейностите си до основните.

(345) Посредством кредити от частни кредитни институции, през 2003 и 2006 г. IFB е мобилизирало 3,3 милиона EUR. Тези кредити са описани подробно в точки от 75 до 79 на решението за започване на процедурата. Те са отпуснати съобразно пазарните условия, без поръчителство от страна на SNCB и белгийската държава пред кредитните институции.

(346) И накрая, IFB допринася със сумата от 1,105 милиона EUR от извънредни приходи. Тези извънредни приходи съответстват на печалбата от продажбата на нефинансови дълготрайни активи (главно вагони от типа EAOS и терминален подвижен състав).

(347) Комисията заключава, че собственият принос на IFB към разходите за преструктурирането му възлиза на 24,927 милиона EUR. В следващата таблица е представен приноса на IFB във всички негови форми:

Печалби от 2004 г. до 2006 г.	10,429
Финансови приходи	1,368
Продажба на нефинансови дълготрайни активи	4,771
Продажба на финансови материални активи	9,287
Кредити от частни банки	3,300
Извънредни приходи	1,105
Общо	30,26

Заключение относно собствения принос

(348) Накратко, от общия размер на разходите за преструктуриране на IFB, възлизащ на 125,56 милиона EUR, 95,3 милиона EUR или 76 % са платени от SNCB. Отговорността за това финансиране носи белгийската държава. А 30,26 милиона EUR или 24 % от разходите са поети от IFB.

(349) В настоящия случай Комисията припомня, че Насоките от 1999 г. не налагат минимален праг на собствения принос, а само съществен размер. Въпреки това, доколкото новите Насоки от 2004 г., които не са приложими в конкретния случай, изискват собствения принос да е над 50 %, Комисията намира за уместно да напомни сложния контекст на преструктурирането (от който зависи работата на 250 души в Белгия); значителното намаляване на капацитета (намаляване на железопътните вагони с 49 %; продажбата на множество терминали); и значението на комбинирания транспорт, основния пазар на който дружеството IFB е активно, за транспортната политика на Европейския съюз.

(350) Предвид дадените обстоятелства, мащабите на IFB и критичното му финансово състояние преди преструктурирането, Комисията заключава, че дяловото участие от 24 % е съществено.

4.2.2.4. Годишен доклад и принцип за еднократност („*one time, last time*“)

(351) Точки 45 и 48 на Насоките от 1999 г. сочат:

„(45) На Комисията трябва да бъде дадена възможност да се увери в доброто протичане на плана за преструктуриране, посредством редовни и подробни доклади, представяни от държавата-членка.

(48) За да се избегнат злоупотреби, помощите за преструктуриране трябва да се отпускат еднократно. При сезиране на Комисията за план за отпускане на помощ за преструктуриране, държавата-членка трябва да уточни дали предприятието вече е получавало в миналото държавна помощ за преструктуриране, включително и преди влизане в сила на настоящите Насоки или необявена помощ. Ако е така и периодът на преструктуриране е приключил, или при прекратяване на изпълнението на плана за преструктуриране преди по-малко от десет години, Комисията няма да разрешава отпускането на нова помощ за преструктуриране, освен при изключителни и непредвидими обстоятелства, за които предприятието няма вина. За непредвидимо доказателство се смята това, което не може да бъде предвидено в момента на изготвяне на плана за преструктуриране.“

(352) Както беше установено в решението за започване на процедурата (точка 271), белгийското правителство прие да предостави на Комисията годишен доклад, за да позволи на Комисията да прецени дали планът за преструктуриране се изпълнява съобразно поетите от белгийските власти ангажименти.

(353) Както беше констатирано и в решението за започване на процедурата (точка 271), критерият за еднократност е спазен.

5. **ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

(354) Комисията констатира, че Белгия е започнала незаконно изпълнение на част от въпросните мерки, в нарушение на член 88, параграф 3 на Договора. Въпреки това, разследването на мерките доказа, че част от тях не представляват държавна помощ, а останалата част е съвместима с общия пазар,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Финансирането на преструктурирането на дейността на InterFerryBoats SA в Белгия и финансирането на изтеглянето на инвестициите от дейността на InterFerryBoats SA във Франция на стойност 95,3 милиона EUR от Белгийската национална железопътна компания (SNCB), изпълнени от последната, за които носи отговорност белгийската държава, представляват държавна помощ за преструктуриране, съвместима с общия пазар.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Кралство Белгия.

Съставено в Брюксел на 24 април 2007 година.

За Комисията

Jacques BARROT

Заместник-председател