II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

AFGØRELSER OG BESLUTNINGER

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 24. april 2007

om Belgiens støtteordning til fordel for InterFerryBoats C 46/05 (ex NN 9/04 og ex N 55/05)

(meddelt under nummer K(2007) 1180)

(Kun den franske og den nederlandske tekst er autentiske)

(EØS-relevant tekst)

(2009/608/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

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

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

1.1. Sag NN 9/04 og N 55/05

(1) Ved brev af 12. august 2003, registreret i Europa-Kommissionen den 20. august 2003 (TREN/A(03)27718), anmeldte de belgiske myndigheder de foranstaltninger til redning og omstrukturering, som Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) i medfør af traktatens artikel 88, stk. 3, havde tildelt datterselskabet InterFerryBoats (IFB) efter indgåelsen af en rammeaftale den 7. april 2003.

(2) Den 13. oktober 2003 (D(03)17546) opfordrede Kommissionen de belgiske myndigheder til at fremsende supplerende oplysninger til Kommissionen. Den 12. december 2003 blev der afholdt et bilateralt møde herom med de belgiske myndigheder. På mødet modtog Kommissionen omstruktureringsplanen for IFB.

(3) De belgiske myndigheder besvarede Kommissionens brev med brev af 7. januar 2004, registreret i Kommissionen den 13. januar 2004 (TREN/A(04)10708). Det fremgår af dette brev, at de anmeldte foranstaltninger var blevet tildelt. Sagen er følgelig blevet registreret under nr. NN 9/2004. Det andet møde fandt sted den 30. april 2004. På dette møde bad Kommissionen om yderligere dokumentation, som de belgiske myndigheder fremsendte ved brev af 15. juni 2004, registreret i Kommissionen den 21. juni 2005 (TREN/A(04)23691).

(4) Kommissionen anmodede ved brev af 26. januar 2005 (D(05)100339) de belgiske myndigheder om at fremsende supplerende oplysninger, som disse fremsendte ved brev af 25. marts 2005, registreret i Kommissionen den 30. marts 2005 (TREN/A(05)7712).

(5) De belgiske myndigheder meddelte ved brev af 28. januar 2005 SG(2005)A1133 Kommissionen, at de påtænkte at gennemføre endnu en kapitalforhøjelse i IFB, som ikke var omfattet af de aftaler, der blev anmeldt den 12. august 2003. Kommissionen registrerede denne sag som en anmeldelse under nr. N 55/05.

(6) Kommissionen opfordrede ved brev af 29. januar 2005 (D(05)106199) de belgiske myndigheder til at fremsende supplerende oplysninger, som disse fremsendte ved brev af 28. april 2005, registreret i Kommissionen den 3. maj 2005 (SG(2005)A(05)4155).

(7) Kommissionen anmodede ved brev af 31. maj 2005 (D(05)111096) de belgiske myndigheder om at fremsende supplerende oplysninger, som disse fremsendte ved brev af 30. juni 2005, registreret i Kommissionen den 1. juli 2005 (TREN/A(05)16598).

(8) Den 16. september 2005 afholdt Kommissionen og de belgiske myndigheder et møde. Her anmodede Kommissionen de belgiske myndigheder om at fremsende yderligere oplysninger, som disse fremsendte ved brev af 21. oktober 2005, registreret i Kommissionen den 24. oktober 2005 (TREN/A(05)27067).

1.2. **Sag C 46/05**

(9) Kommissionen meddelte ved brev af 7. december 2005 Belgien, at den havde besluttet at indlede proceduren som omhandlet i traktatens artikel 88, stk. 2, over for de pågældende foranstaltninger.

(10) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* [1]. Kommissionen har opfordret interesserede til at fremsætte deres bemærkninger til den pågældende foranstaltning. Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger hertil fra interesserede tredjeparter.

(11) Belgien besvarede Kommissionens skrivelse om at indlede proceduren ved brev af 14. februar 2006, registreret i Kommissionen den 15. februar 2006 under nr. TREN/A/13934. Ved samme brev af 14. februar 2006 trak Belgien sin anmeldelse fra 28. januar 2005 tilbage.

(12) Kommissionens tjenestegrene og de belgiske myndigheder afholdt arbejdsmøder den 1. juni 2006 og den 25. juli 2006. De belgiske myndigheder fremsendte supplerende oplysninger til Kommissionen ved brev af 29. juni 2006, registreret i Kommissionen samme dag under nr. TREN/A/25806, brev af 20. september 2006, registreret samme dag under nr. TREN/A/32665, samt e-mails af 16. og 21. november 2006, registreret under nr. TREN/A/37638 og TREN/A/37981.

(13) De belgiske myndigheder fremsendte ved brev af 30. november 2006, registreret i Kommissionen den 5. december 2006 under nr. TREN/A/39219, en skrivelse fra Karel Vinck, som vedrørte denne sag. De belgiske myndigheder sendte dette brev for at underbygge deres påstand om, at SNCB's beslutninger i denne sag ikke kunne tilregnes Belgien, men alene var truffet af SNCB.

(14) Ved brev af 5. februar 2007 (D(07)302095) opfordrede Kommissionen de belgiske myndigheder til at fremsende yderligere oplysninger. Belgien fremsendte disse oplysninger ved brev af 6. februar 2007, registreret i Kommissionen den 7. februar 2007 (A(07)24246), brev af 8. februar 2007, registreret i Kommissionen den 9. februar 2007 (A(07)23613), brev af 13. februar 2007, registreret i Kommissionen den 15. februar 2007 (A(07)24201), og brev af 15. februar 2007, registreret i Kommissionen den 16. februar 2007 (A(07)24362).

(15) Kommissionen opfordrede ved brev af 15. marts 2007 (D(07)306248) og på et arbejdsmøde den 16. marts 2007 de belgiske myndigheder til at fremsende yderligere oplysninger. Belgien fremsendte disse oplysninger ved brev af 30. marts 2007, registreret i Kommissionen samme dag (A(07)28411).

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF REDNINGS- OG OMSTRUKTURERINGSFORANSTALTNINGERNE

2.1. Parterne i rammeaftalen vedrørende redning og omstrukturering af IFB

2.1.1. *IFB*

2.1.1.1. Beskrivelse af selskabet

(16) IFB er et aktieselskab omfattet af belgisk lovgivning. SNCB ejer 89,03 % af selskabskapitalen. De øvrige aktionærer er CNC Transports, et datterselskab, som SNCF ejer 93,8 % af (7,41 %), ICF (2,08 %) og EWS (English Welsh and Scottish Railway – 1,22 %).

(17) IFB blev oprettet den 1. april 1998 gennem en fusion mellem følgende tre selskaber: Ferry Boats SA, Interferry SA og jernbaneafdelingen under Edmond Depaire Ltd. Som Belgien har godtgjort med en udskrift fra selskabsregistret var der tale om en overtagelse, hvor Ferry Boats SA overtog Interferry SA. Efterfølgende er Edmond Depaire SA's jernbaneafdeling blevet overført til den fusionerede enhed. IFB viderefører derved Ferry Boats juridiske person, som blev etableret i 1923.

[1] EUT C 159 af 8.7.2006, s. 2.

(18) IFB beskæftiger sig navnlig med to aktivitetsformer, logistik til jernbanetransport og kombineret transport (IFB Logistics) og drift af kontinentale terminaler til kombineret transport (IFB Terminals). Virksomhedens aktiviteter er beskrevet i detaljer i skrivelsen om indledning af den formelle undersøgelsesprocedure, punkt 16-29.

(19) Til disse aktiviteter skal føjes IFB's nuværende og tidligere andele og datterselskaber i Belgien og i udlandet i selskaber, som driver havneterminaler og kontinentale terminaler samt i transportvirksomheder. Disse andele og datterselskaber er beskrevet i detaljer i punkt 30 ff i åbningsskrivelsen om den formelle undersøgelsesprocedure. Belgien har meddelt Kommissionen, at nogle af de faktuelle oplysninger i åbningsskrivelsen ikke var helt korrekte eller havde ændret sig siden. De faktuelle forandringer, der er indtruffet efter åbningsskrivelsen, er beskrevet i følgende punkter. Vedrørende de øvrige punkter henvises der til beslutningen om at indlede proceduren (punkt 30-49).

(20) IFB's andele i terminaler i Belgien. IFB har trukket sig ud af terminalen i Zeebrugge. Det fremgår af punkt 39 i åbningsskrivelsen, at selskabet har solgt sine andele til den europæiske økonomiske firmagruppe OCHZ. I realiteten har IFB solgt sine andele til Hesse-Noord Natie, som den drev denne terminal sammen med.

(21) Det fremgår af åbningsskrivelsens punkt 41, at IFB ejer 16,76 % af selskabet Dry Port Mouscron-Lille. Belgien har meddelt Kommissionen, at denne andel blev reduceret til 11,07 % efter en kapitalforøgelse den 29. juni 2006, som IFB ikke deltog i, og indtrædelsen af en privat investor, DELCATRANS, i selskabskapitalen.

(22) IFB's andele i terminaler i Frankrig. IFB solgte sin andel på 30 % i selskabet Nord France Terminal International OU (i det efterfølgende betegnet NFTI-ou) til CMA-CGM i efteråret 2006. Efter denne transaktion har IFB kun en andel i Frankrig, nemlig på 2 % i selskabet CNC transports, som senere har skiftet navn til Naviland Cargo.

2.1.1.2. Berørte markeder og IFB's markedsandele

(23) Kommissionen slog i sin åbningsskrivelse (punkt 50-54) fast, at der, for så vidt angik IFB Logistics aktiviteter, skulle sondres mellem to forskellige produktmarkeder, nemlig forsendelsesaktiviteter og logistikaktiviteter. Disse markeder er defineret som nationale markeder, og IFB Logistic's markedsandel blev anslået til 2-5 %.

(24) Med hensyn til terminalmarkedet sondredes der i åbningsskrivelsen (punkt 55-59) mellem kontinentale terminaler og maritime terminaler. IFB har i mellemtiden afhændet alle sine andele i de maritime terminaler. Hverken de interesserede parter eller Belgien har draget definitionen i åbningsskrivelsen i tvivl.

(25) Markedet for jernbanegodstransport er et marked i tilknytning til disse to markeder. Siden 2003 er det blevet åbnet for international godstransport fra og til Belgien som bestemt i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ([2]). Denne åbning for international godstransport er blevet suppleret med åbningen af markedet for national godstransport den 1. januar 2007 som omfattet af direktiv 91/449/EØF, gennemført i belgisk lovgivning med kongeligt dekret af 13. december 2005.

2.1.2. *SNCB*

(26) SNCB blev grundlagt ved den belgiske lov af 23. juli 1926 om oprettelse af Société Nationale des Chemins de Fer Belges ([3]). Siden 14. oktober 1992 ([4]) har det været en selvstændig offentlig virksomhed og et offentligretligt aktieselskab ([5]).

(27) Den belgiske stat har ændret strukturen i SNCB med virkning fra 1. januar 2005. Selskabet er nu inddelt i tre særskilte selskaber:

— SNCB Holding, der er et holdingselskab, som er eneejer af de to øvrige selskaber:

— Infrabel, som forvalter jernbaneinfrastrukturen, og

— det nye SNCB, som er en jernbanevirksomhed med ansvar for transporttjenesteydelser.

Den belgiske stat ejer alle andele i SNCB Holding.

(28) SNCB's styrende organer er bestyrelsen, direktionen og den administrerede direktør. Bestyrelsen består af 10 medlemmer, herunder den administrerede direktør. Bestyrelsesmedlemmerne udnævnes af kongen i medfør af en anordning, som behandles på et ministermøde.

([2]) EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.
([3]) Moniteur Belge af 24. juli 1926.
([4]) Dato for ikrafttrædelsen af det kongelige dekret af 30. september 1992 om godkendelse af den første forvaltningskontrakt for Société Nationale des Chemins de Fer Belges og om fastsættelse af foranstaltninger vedrørende dette selskab, Moniteur Belge af 14. oktober 1992.
([5]) Som defineret i lov af 21. marts 1991 om reform af visse offentlige økonomiske virksomheder, Moniteur Belge af 27. marts 1991.

(29) Den belgiske regering repræsenteres i bestyrelsen af en regeringskommissær. Regeringskommissæren kan anmode de belgiske myndigheder om at ophæve en bestyrelsesbeslutning om et anliggende, som ikke vedrører leveringen af offentlige tjenesteydelser, hvis denne beslutning »er […] til skade for leveringen af offentlige tjenesteydelser« (lovens § 23, stk. 2).

2.2. **IFB's økonomiske problemer i 2001-2002**

(30) Først analyseres baggrunden for de økonomiske problemer, derefter analyseres reaktionen fra IFB's og SNCB's ledelse.

2.2.1. *De økonomiske problemer*

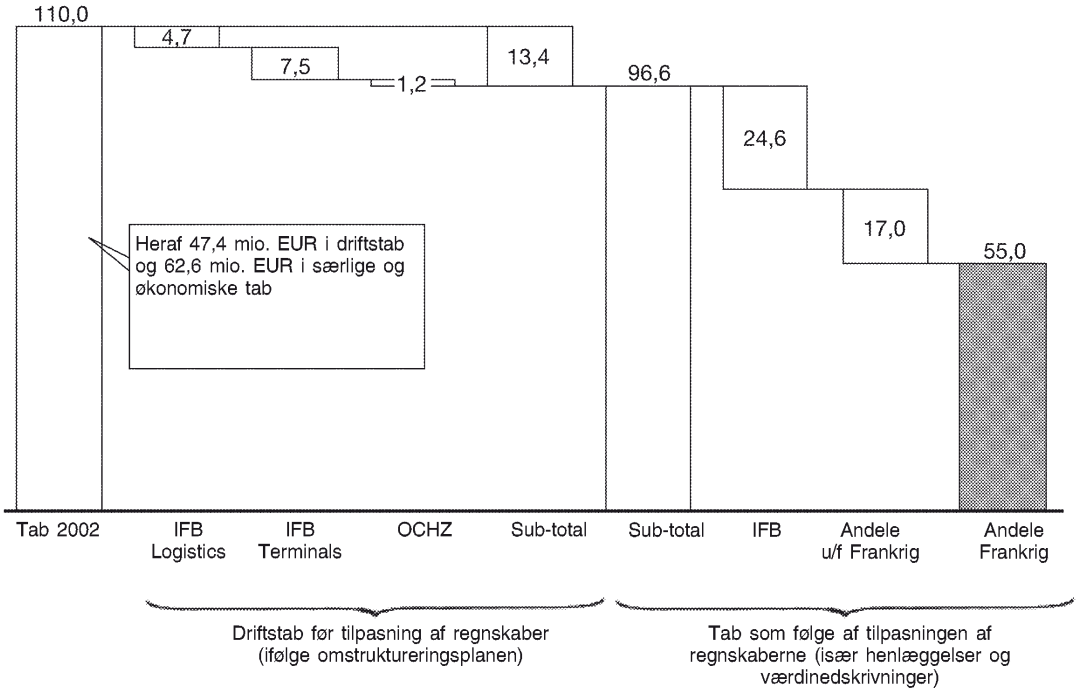
(31) Hovedårsagen til IFB's problemer skal findes i de økonomiske problemer, som opstod i 2001-2002 på grund af selskabets andele i Frankrig, alle i Dunkerque havn. De økonomiske vanskeligheder vedrørte også »IFB Logistics« og »IFB Terminals«, som var tabsgivende i 2002.

(32) Som det fremgår af skema 1, udgjorde IFB's tab for regnskabsåret 2002 110 mio. EUR. 12,2 mio. EUR vedrørte driftstab før tilpasningen af regnskaberne i IFB Logistics (4,7 mio. EUR) og IFB Terminals (7,5 mio. EUR). Hertil kommer et driftstab på 1,2 mio. EUR på grund af andelen i OCHZ. Disse tab, i alt 13,4 mio. EUR, udgjorde 12 % af det samlede tab. Det samlede tab i 2002 på 96,6 mio. EUR stammede fra nedskrivninger og henlæggelser i forbindelse med regnskabstilpasningen, som var nødvendig på grund af selskabets problemer i Frankrig og Belgien. 75 % af disse nedskrivninger og henlæggelser stammer fra IFB's andele. Heraf vedrører 76 % andele i Frankrig.

Tabel 1

Fordeling af tab I 2002

(Mio. EUR)



Kilde: Omstruktureringsplan for IFB, 24/03/2003; IFB Controlling

2.2.2. *IFB's og SNCB's direktioners reaktioner*

(33) Siden udgangen af 2002 har IFB ikke betalt de fakturaer, som SNCB har sendt for sine jernbanetjenesteydelser. I 2001 og især i 2002 fortsatte IFB denne praksis, som SNCB accepterede. I januar 2003 udgjorde værdien af IFB's ubetalte fakturaer fra SNCB således i alt 63 mio. EUR. Den manglende betaling af disse fakturaer forklarer, hvorfor IFB kunne køre videre trods de alvorlige økonomiske problemer.

(34) Den 21. maj 2002 konstaterede IFB's bestyrelse, at egenkapitalen på grund af de konstante tab siden udgangen af 2000 nu var faldet til under halvdelen af selskabskapitalen. I overensstemmelse med artikel 633 i den belgiske virksomhedslov indkaldte IFB aktionærerne til en ekstraordinær generalforsamling.

(35) På dette møde gav SNCB i sin egenskab af flertalsaktionær tilsagn om at yde støtte til IFB's driftsudgifter i form af et likviditetsforskud på 2,5 mio. EUR. Dette tilsagn var blevet godkendt af SNCB's bestyrelse, og på dette grundlag besluttede aktionærerne, at IFB's aktiviteter midlertidigt skulle videreføres, samtidig med at de anmodede IFB's bestyrelse om at udarbejde en fuldstændig omstruktureringsplan, som også skulle omfatte datterselskaberne og terminalforvaltningen.

(36) SNCB's bestyrelse gjorde på et møde den 19. juli 2002 status over datterselskabet IFB's situation. IFB's administrerende direktør fremlagde koncernens situation, hvorefter bestyrelsen traf følgende beslutning: »Bestyrelsen vedtager at yde et kontanttilskud på 2,5 mio. EUR for at sikre dækning af likviditetsbehov og videreførelse af IFB's aktiviteter indtil oktober 2002 (idet dette beløb er et forskud på den sandsynlige kapitalforhøjelse)«.

(37) I løbet af andet halvår af 2002 udbetalte SNCB efter bestyrelsens godkendelse dette likviditetsforskud på 2,5 mio. EUR til IFB i følgende trancher:

— 6.8.2002: Udbetaling af 1 mio. EUR.

— 17.9.2002: Udbetaling af 1 mio. EUR.

— 30.9.2002: Udbetaling af 500 000 EUR.

(38) Der skulle betales 3,1 % i renter af dette forskud, og hele beløbet var tilbagebetalt i juli 2003. Tilbagebetalingen fandt sted i to omgange:

— Den 15. juli 2003 tilbagebetalte IFB 1,5 mio. af beløbet plus renter på i alt 40 422,04 EUR.

— Den 23. juli 2003 tilbagebetalte IFB restbeløbet på 1 mio. EUR plus renter på 26 883,35 EUR til SNCB.

(39) Den 19. september 2002 anmodede IFB's administrerende direktør to revisorer om at udarbejde en særberetning med en evaluering af virksomhedens økonomiske situation. I lyset af konklusionerne i beretningen, som blev forelagt for IFB den 4. december 2002 og efterfølgende for SNCB, vedtog SNCB's bestyrelse den 20. december 2002 en principbeslutning om at forøge IFB's kapital. Den 24. december 2002 godkendte også IFB's aktionærer på en ekstraordinær generalforsamling dette forslag.

(40) IFB's direktion udarbejdede med støtte fra konsulentfirmaet McKinsey en omstruktureringsplan for IFB. Denne plan, som er beskrevet i detaljer i denne beslutnings punkt 73-86, blev godkendt af IFB's bestyrelse den 23. marts 2003.

(41) Derefter fastlagde IFB og SNCB detaljerne for redningen og omstruktureringen af IFB i en »rammeaftale om IFB's omstrukturering«, som de to selskaber underskrev den 7. april 2003. På den anden ekstraordinære generalforsamling godkendte IFB's aktionærer en videreførelse af IFB's aktiviteter på grundlag af rammekontrakten.

2.3. **Rednings- og omstruktureringsforanstaltninger i rammeaftalen mellem SNCB og IFB om IFB's omstrukturering af 7. april 2003**

(42) Det hedder i rammeaftalens artikel 2, at gennemførelsen af de foranstaltninger, som de to parter har vedtaget, skal ske i to faser, nemlig en rednings- og en omstruktureringsfase.

2.3.1. *Betingelser for tildeling af redningsforanstaltningerne*

(43) Rammeaftalens artikel 3 omfatter følgende redningsforanstaltninger:

— Tildeling af et forskud på 5 mio. EUR, som kan kræves tilbagebetalt.

— Tildeling af en kreditfacilitet på højst 15 mio. EUR.

— Indrømmelse af en foreløbig betalingsfrist for IFB's gæld på 63 mio. EUR til SNCB.

(44) Foranstaltningernes varighed var fastsat til 12 måneder, men blev ved stiltiende aftale mellem parterne videreført til datoen for kapitalforhøjelsen.

(45) Renten af det forskud, der kunne kræves tilbagebetalt, og de beløb, der blev hævet fra kreditfaciliteten, er den samme som Kommissionens referencerentesats for statsstøtte. Renterne kapitaliseres, og de skal betales samtidig med de skyldige beløb.

(46) Gælden på 63 mio. EUR pålægges en morarente på 5,4 %. Renterne kapitaliseres og betales samtidig med hovedstolen.

(47) I 2002 beløb renterne af gælden og kreditfaciliteten, som IFB skulle betale til SNCB, sig til 2,2 mio. EUR, mens beløbet i 2003 var 3,9 mio. EUR, i 2004 4,7 mio. EUR, i 2005 5,2 mio. EUR og i 2006 anslået til 4,4 mio. EUR.

(48) Det hedder i kontraktens artikel 7, at IFB's gæld til SNCB ikke er omfattet af en forældelsesfrist.

(49) Samtlige foranstaltninger blev iværksat efter underskrivelsen af kontrakten den 7. april 2003. IFB har dog ikke benyttet sig af forskuddet.

2.3.2. *Betingelser for tildeling af redningsforanstaltningerne*

(50) Artikel 4 i kontrakten — »betingelser for tildeling af omstruktureringsforanstaltninger« — er affattet som følger:

»Parterne bekræfter, at de tilsigter at gennemføre følgende foranstaltninger, i det omfang de er forenelige med den omstruktureringsplan, der er godkendt af de to bestyrelser, den belgiske stat og om nødvendigt af Europa-Kommissionen, og med forbehold af IFB's aktionærers godkendelse:

— Konvertering til kapital af forskuddet på 5 mio. EUR, der kan kræves tilbagebetalt

— Konvertering til kapital af den del af kreditfaciliteten, der udtages, dog højst 15 mio. EUR […]

— Konvertering til kapital af gælden på […] 63 mio. EUR

— Eventuelt og på betingelse af at de to parter når til enighed herom en yderligere kapitalforhøjelse […]«.

(51) Gennemførelsen af denne kapitalforhøjelse er omfattet af en suspensiv betingelse (rammeaftalens artikel 5), nemlig Kommissionens godkendelse i henseende til bestemmelserne for statsstøtte. Artikel 5 har følgende ordlyd:

»SNCB's tilsagn er […] underlagt følgende suspensive betingelse. Parterne anmoder den belgiske stat om ufortøvet at anmelde denne rammeaftale til Europa-Kommissionen. Skulle Europa-Kommissionen derefter finde belæg for, at [rammeaftalen] omfatter tildeling af statsstøtte (i medfør af EF-traktatens artikel 87), anmoder parterne ligeledes den belgiske stat om at anmelde [rammeaftalen] i medfør af EF-traktatens artikel 88, stk. 3. For at gøre det muligt for Europa-Kommissionen at træffe beslutning herom iværksættes rammeaftalen under alle omstændigheder først 15 arbejdsdage efter anmeldelsen til Europa-Kommissionen. Hvis Europa-Kommissionen har belæg for at betegne [rammeaftalen] som statsstøtte, træder den først i kraft, når Europa-Kommissionen udtrykkeligt eller stiltiende har godkendt den pågældende støtte og i påkommende tilfælde inden for de grænser og på de betingelser, som fastlægges i godkendelsen.

Hvis Europa-Kommissionen helt eller delvist betegner [rammeaftalen] som statsstøtte, og hvis denne støtte erklæres uforenelig med fællesmarkedet, vil parterne i god tro drøfte gennemførligheden af eventuelle supplerende foranstaltninger, som IFB vil skulle gennemføre, men uden forpligtelse til at iværksætte disse supplerende eller tilpassede foranstaltninger, hvis de forhold, under hvilke støtten tildeles, betragtes som absolut uberettigede.«

(52) Ifølge belgisk civillov er kontrakten gyldig med tilbagevirkende kraft, når den suspensive betingelse er opfyldt.

(53) De belgiske myndigheder meddelte i deres svar på åbningsskrivelsen Europa-Kommissionen, at kapitalforhøjelsen ville blive gennemført i overensstemmelse med det, parterne havde aftalt i rammeaftalen, hvis denne blev godkendt af Kommissionen. Forhøjelsen beløber sig til 95,3 mio. EUR og er sammensat som følger:

(EUR)

Konvertering af kreditfaciliteten til kapital	15 mio.
Konvertering af IFB's gæld til SNCB til kapital	63 mio.
Konvertering af de akkumulerede renter for kreditfaciliteten og gælden i 2002-2006 (kun delvist for 2006) til kapital	17,3 mio.
I alt	95,3 mio.

(54) De belgiske myndigheder har meddelt Kommissionen, at forhøjelsen ikke vedrørte de samlede akkumulerede renter i 2006 for at sikre, at forholdet mellem IFB's gæld og egenkapital svarer til gennemsnittet for konkurrenterne og ikke overstiger dette gennemsnit. Den omfatter heller ikke forskuddet, da IFB ikke har udnyttet denne facilitet.

(55) I deres svar på åbningsskrivelsen meddelte de belgiske myndigheder ligeledes Kommissionen, at de trak anmeldelsen af 28. januar 2005 tilbage, hvori de informerede Kommissionen om SNCB's og IFB's hensigt om at gennemføre en yderligere kapitalforhøjelse på 5 mio. EUR i form af SNCB's andel på 47 % i selskabet TRW [6] — ud over den forhøjelse der er omfattet af rammeaftalens artikel 4.

(56) Den i artikel 4 omhandlede omstruktureringsplan blev fremlagt for Kommissionen på et møde med de belgiske myndigheder den 12. december 2003. Den blev iværksat i begyndelsen af 2003 og var endeligt gennemført i begyndelsen af 2005.

(57) Omstruktureringsplanen er inddelt i to dele, der svarer til to forskellige strategier, dels for koncernens franske datterselskaber, dels for IFB's aktiviteter i Belgien. Strategien for Frankrig er en fuldstændig afhændelse af andelene, mens strategien for Belgien består i at omstrukturere selskabet med henblik på videreførelse.

2.3.2.1. Afhændelse af datterselskaber, der driver terminaler i Frankrig

(58) Som beskrevet i denne beslutning og mere detaljeret i punkt 30 ff i åbningsskrivelsen gik IFB's strategi ud på at afhænde de franske datterselskaber. Denne politik blev gennemført med salget af andelen i NFTI-OU i november 2006.

(59) De samlede omkostninger til afhændelsen af IFB's datterselskaber i Frankrig udgør 39,1 mio. EUR. Nedenstående skema viser fordelingen af disse omkostninger i forhold til de fem datterselskaber. Følgende punkter indeholder en mere detaljeret beskrivelse af finansieringsbehov og tal for de forskellige selskaber.

[6] IFB ejer allerede 0,9 % af aktierne i dette selskab, som driver terminalerne i Antwerpen, Zeebrugge, Oostende, Charleroi, Liège, Bruxelles, Etge, Genk og Muizen og tilbyder godstog til 11 medlemsstater.

Afhændelse af de franske andele: Omkostninger

(i mio. EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	ANDELE I ALT
Tab på fordringer	3,9		0,8	2,8	7,5
Tab på andele		16,7	0,1	5,1	22,0
Kapitalforhøjelse		1,7			1,7
Omkostninger i alt	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
Forfaldne renter pr. 30.6.2006					+ 7,7
Udsving, kontokurant 9.2002-12.2002					+ 0,5
Avance ved salg af SSTD					– 0,2
Samlede omkostninger ved afhændelse af de franske andele					39,1

a) ***Finansieringsbehov***

(60) Skemaet er udarbejdet på grundlag af regnskabsopgørelsen fra den 27. september 2002. Der sondres mellem følgende beløb:

— Et beløb på 31,1 mio. EUR svarende til et tab på fordringer, tab på andele samt kapitalforhøjelsen i NFTI-ou på 1,7 mio. EUR

— Et beløb på 7,7 mio. EUR i forfaldne renter svarende til renter akkumuleret fra udgangen af 2002 til 30. juni 2006 af de dele af forskuddet og betalingsfristen, som skulle bruges til at finansiere afhændelsen

— Et beløb på – 0,2 mio. EUR svarende til overskuddet fra salget af SSTD

— Et beløb på 0,5 mio. EUR svarende til forskellen mellem regnskabstallene pr. 27. september 2002 og de reelle bogførte værdiforringelser pr. 31. december 2002.

(61) Sidstnævnte beløb på 0,5 mio. EUR svarer til pengestrømmen mellem IFB's franske andele og IFB i perioden 27. september 2002-ultimo 2002 og skulle medtages i tabellen for at gøre det muligt at sammenholde den reelle bogførte værdiforringelse ultimo 2002 og det samlede behov beregnet på grundlag af status pr. 27. september 2002. Med hensyn til IFB's finansieringsbehov skal der ikke tages hensyn til dette beløb; IFB's finansieringsbehov i relation til afhændelsen af de franske andele udgør derfor 38,6 mio. EUR.

(62) Behovet for finansiering til afhændelsen af IFB's andele i Frankrig blev dækket af SNCB. IFB har anvendt 30,9 mio. EUR af den handlefrihed, selskabet fik med tildelingen af den foreløbige kreditfacilitet på 15 mio. EUR og den midlertidige indstilling af betalingen af de eksisterende fordringer på 63 mio. EUR til finansiering af afhændelsen. 7,7 mio. EUR af finansieringen svarer til de forfaldne renter af denne sum i medfør af rammeaftalen af 7. april 2003, hvori det hedder, at renterne først skal betales i forbindelse med betalingen af hovedstolen (eller konverteres til kapital samtidig med hovedstolen).

b) ***Acimar***

(63) Selskabet Acimars fulde omsætning var baseret på en transportkontrakt for selskabet Arcelor. Kontrakten udløb den 31. december 2005. På det tidspunkt i anden halvdel af 2002, da IFB blev gjort til genstand for en revision, resulterede kontrakten i et tab hvert år på […] (*). Da forsøgene på at genforhandle kontrakten med Arcelor var mislykkedes, besluttede SNCB at erklære Acimar konkurs og anmode om betalingsstandsning. IFB's fordringer på Acimar beløb sig til 3,9 mio. EUR, som ikke kan inddrives og udgør afhændelsesomkostningerne.

c) ***NFTI-ou***

(64) NFTI-ou kontrolleres i fællesskab af IFB og Port Autonome de Dunkerque og driver terminalerne i Dunkerque havn, og her har SNCB valgt at afvikle ved at sælge sin andel.

(*) Fortrolige data.

(65) IFB's andel i NFTI-ou betød, at IFB ved en administrativ skrivelse, et såkaldt »letter of comfort«, forpligtede sig til at finansiere tabet i forhold til sin andel i selskabet. Endvidere havde IFB kautioneret for et banklån til selskabet i […] til en værdi af 2,9 mio. EUR.

(66) For at afhænde sin andel i selskabet har IFB forhandlet med Port Autonome de Dunkerque om at ophæve forpligtelserne i dette »letter of comfort«. Til gengæld har IFB deltaget i en kapitalforhøjelse på 1,7 mio. EUR i NFTI-ou, som var nødvendig for at gøre det muligt at videreføre selskabets aktiviteter, og har overdraget en del af sine andele i Port Autonome de Dunkerque til den symbolske pris af en euro. Herefter havde IFB kun 30 % af andelene.

(67) IFB og Port Autonome de Dunkerque har efterfølgende søgt og fundet en aftager, CMA-CGM, til IFB's andele […] Medregnet salgsprisen var de samlede afviklingsomkostninger for IFB 18,5 mio. EUR, heraf 1,7 mio. EUR til kapitalforhøjelsen og 16,7 mio. EUR til tab på andelen.

d) ***IFB France***

(68) IFB France, som senere er blevet til AGEP, er overdraget til NFTI-ou til […], hvilket udgjorde et tab på 0,1 mio. EUR. Eftersom IFB samtidig afhændede NFTI-ou, er resultatet af overdragelsen til NFTI-ou en afvikling i form af salg af IFB France. Før salget var IFB forpligtet til at give afkald på sine fordringer på IFB France til en værdi af 0,8 mio. EUR. De samlede omkostninger til afhændelsen af IFB France udgjorde dermed 0,9 mio. EUR.

e) ***Dry Port Dunkerque***

(69) IFB's andel i Dry Port Dunkerque havde samme særtræk som andelen i NFTI-ou: Et »letter of comfort« forpligtede IFB til at dække virksomhedens driftstab.

(70) IFB har afhændet denne andel i form af likvidation kombineret med salg af en del af aktiverne, nemlig Dry Port Dunkerque's andel — 8,6 % — i NFTI-ou. Men i modsætning til hvad der gjorde sig gældende for NFTU-ou, kunne IFB's partnere ikke kræve, at selskabet blev videreført.

(71) IFB kunne ikke realisere sine fordringer på Dry Port Dunkerque (2,8 mio. EUR) og måtte acceptere et tab på sin andel (5,1 mio. EUR). De samlede udgifter til likvidationen udgjorde derfor 7,9 mio. EUR.

f) ***SSTD***

(72) SSTD er et rentabelt selskab. Efter tabet af sin største kunde og med udsigt til den strategiske beslutning om at trække sig ud af det franske marked besluttede IFB i begyndelsen af 2005 at sælge virksomheden, hvilket medførte et mindre overskud.

2.3.2.2. Omstruktureringsplanen med henblik på videreførelse af aktiviteterne i Belgien

(73) IFB har sammen med konsulentvirksomheden McKinesy udarbejdet en omstruktureringsplan for IFB's belgiske aktiviteter. Denne plan består af to dele:

— omstrukturering af IFB Logistics

— omstrukturering af IFB Terminals.

Hovedtanken bag planen er at begrænse IFB's aktiviteter til selskabets *core business*, dvs. logistik og drift af terminalerne i Belgien, samt at afvikle og sælge de aktiviteter, der ikke er nødvendige for core business' overlevelse. I det følgende beskrives de finansielle resultater af omstruktureringen samt de forskellige foranstaltninger, der er truffet for at nå frem til disse resultater (generelle foranstaltninger, foranstaltninger i forhold til logistikaktiviteterne, foranstaltninger i forhold til terminalaktiviteterne og investeringer).

a) ***Omstruktureringens økonomiske resultater***

(74) Efter korrektioner for afskrivninger, nedskrivninger og henlæggelser til risici o.l. (driftscashflow) skulle omstruktureringsplanen føre til følgende økonomiske resultater, hvilket i vid udstrækning er blevet bekræftet af de konkrete resultater:

(mio. EUR)

	2004	2005	2006 (1. halvår)	I alt i omstruktureringsperioden
Forventet driftscashflow	3,9	4,3	2,35	10,550
Réelt driftscashflow	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) De forventede økonomiske resultater for IFB var hovedsagelig baseret på følgende elementer, som IFB havde kendskab til på tidspunktet for vedtagelsen af omstruktureringsplanen:

— centralisering af rail/barge-trafikken (jernbane/pram) i én terminal og betydelig forøgelse af volumen. Med centraliseringen af rail/barge-trafikken kunne driftsmodellen optimeres og indtægterne stige, fordi godshåndteringen, der indtil da var blevet varetaget af tredjemand, nu kunne integreres i koncernen. Endvidere havde IFB fået en ny, stor kunde, CSAV, som fra og med 2004 forventede at afgive ordrer på en volumen på 50 000 TEU.

— betydelig reduktion af personale og vedligeholdelsesudgifter. Disse foranstaltninger beskrives mere detaljeret i denne beslutnings punkt 78-83.

— en ny aftale om drift af jernbaneterminalen Cirkeldyck, som gjorde det muligt at opnå en betydelig synergi med den tilstødende terminal MSC Home Terminal.

— forøgelse af volumen i Muizen-terminalen efter indgåelsen af en ny kontrakt med Unilog.

— Generelt meget positive udsigter for det intermodale transportmarked, der har været inde i en rivende udvikling siden begyndelsen af 2000.

b) ***Omstruktureringsforanstaltninger***

Generelle foranstaltninger

(76) Med den nye overenskomst på virksomhedsniveau og det nye arbejdsregulativ har det været muligt at opnå et højere aktivitetsniveau (antallet af arbejdsdage pr. år er steget med 13 efter 1. januar 2004) til en lavere løn (arbejdslønnen for weekendarbejde og skifteholdsarbejde er faldet efter 1. oktober 2003).

(77) De administrative og kommercielle arbejdsopgaver er blevet centraliseret i Berchem, og det har derfor været muligt at lukke afdelingen i Gand og reducere kapaciteten i Zeebrugge.

(78) Disse foranstaltninger har bidraget til at reducere personalet og dermed også IFB's faste omkostninger med årligt omkring i alt 2,55 mio. EUR ([7]). IFB har nedskåret sit personale fra 210 FTÆ ([8]) i september 2002 til 175 i begyndelsen af 2006, hvilket svarer til en nedgang på 17 %. Disse tal kan belyses som følger:

— For de terminaler, der udnyttes direkte (ikke datterselskaber), faldt til 96 FTÆ i begyndelsen af 2006 svarende til et fald på 13 %. antallet af medarbejdere fra 110 FTÆ i september 2002

— I IFB's logistikaktiviteter faldt antallet af FTÆ fra 60 i september 2002 til 49 i begyndelsen af 2006 svarende til et fald på 19 %.

— Antallet af medarbejdere inden for marketing og salg og andre centrale støttefunktioner (finans, HR osv.) faldt fra 40 FTÆ i september 2002 til 31 i begyndelsen af 2006 svarende til et fald på 23 %.

Omstrukturering af logistikaktiviteterne

(79) Omstruktureringsplanen omfattede følgende ni foranstaltninger, som skulle forbedre resultaterne med 5,7 mio. EUR.

Foranstaltninger	Overskud
1. Følger af reduktion af lønudgifter	[…]
2. Konsulentbistand og outsourcing	[…]
3. Nedskrivninger og ekstraordinære afskrivninger	[…]
4. Lukning af ikke-rentable afdelinger i North European Network	[…]
5. Tab af volumen for konventionel trafik	[…]
6. Overtagelse af vedligeholdelse af jernbanevogne	[…]
7. Vækst i intermodal trafik	[…]
8. Ændring af rail/barge-kontrakten (prisstigning og produktændring)	[…]
9. Provisionsstigning for agenter og repræsentanter	[…]
10. Reduktion af faste omkostninger	[…]

(80) I forbindelse med gennemførelsen af omstruktureringsplanen, som blev afsluttet i slutningen af 2004, blev der truffet yderligere to foranstaltninger:

— For terminalen i Cirkeldijck blev prisen for håndtering sat i vejret

([7]) Det øgede antal arbejdsdage pr. år har reduceret de årlige faste omkostninger med omkring 0,6 mio. EUR, centraliseringen af de administrative og kommercielle opgaver i Berchem har reduceret de årlige omkostninger med omkring 0,2 mio. EUR og personalenedskæringer svarende til 35 fuldtidsstillinger har reduceret udgifterne med 1,75 mio. EUR.

([8]) Fuldtidsækvivalenter.

— Generelt blev trafikken analyseret og efterfølgende tilpasset i samråd med kunderne.

Omstrukturering af IFB Terminal

(81) Omstruktureringen af IFB Terminal, som blev afsluttet i 2005, omfattede syv foranstaltninger, som er beskrevet i detaljer i åbningsskrivelsens punkt 103-107.

(82) Ud over de oprindelige foranstaltninger foretog IFB Logistics en uddybende analyse af sine jernbaneprodukter, der afslørede, at der fandtes urentable produkter, som IFB derefter ophørte med at fremstille.

(83) For andre produkter viste analysen, at det var nødvendigt at foretage forbedringer på det tekniske plan. Efterfølgende blev disse forhold udbedret, især i sektoren for intermodal containertransport.

Investeringer omfattet af omstruktureringsplanen

(84) Omstruktureringen af Mainhub og Zomerweg betød, at det var nødvendigt at foretage nye investeringer […], især investeringer i udskiftninger […] og forskellige andre investeringer […].

2.4. **Beskrivelse af årsagerne til procedurens iværksættelse den 7. december 2005**

(85) Belgien anførte i sin anmeldelse, at de pågældende foranstaltninger ikke udgjorde statsstøtte, da de ikke kunne tilregnes Belgien og under alle omstændigheder ikke var Belgiens ansvar, da SNCB havde handlet som privat investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår.

(86) Kommissionen var i tvivl om, hvorvidt det forhold, at der var indrømmet en frist for betalingen af den eksisterende gæld på 63 mio. EUR og dennes konvertering samt konverteringen af de dertil knyttede renter på 11 mio. EUR til selskabskapital, udgjorde statsstøtte. Tvivlen drejede sig om, hvorvidt SNCB's adfærd kunne tilregnes ejeren, som er den belgiske stat, og hvorvidt SNCB havde handlet som en privat investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår.

(87) Kommissionen nærede desuden tvivl med hensyn til, om tildelingen af et forskud, der kan kræves tilbagebetalt, på 5 mio. EUR og en kreditfacilitet på 15 mio. EUR, konverteringen af kreditfaciliteten på 15 mio. EUR og de dertil knyttede renter på 2,5 mio. EUR til selskabskapital samt apportindskuddet i form af SNCB's andel i TRW på 5 mio. EUR i ny selskabskapital udgjorde statsstøtte.

(88) I det omfang denne støtte udgjorde likviditetsstøtte, betvivlede Kommissionen, at den kunne betegnes som redningsstøtte og som værende forenelig med fællesmarkedet, da den var tildelt for en periode på over 12 måneder.

(89) Kommissionen nærede tvivl om, hvorvidt hele støtten kunne betegnes som forenelig med fællesmarkedet som omstruktureringsstøtte.

(90) Kommissionens tvivl vedrørte, hvilke af Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder der skulle anvendes, nemlig rammebestemmelserne fra 1999 ([9]) (i det efterfølgende benævnt »rammebestemmelserne fra 1999«) eller fra 2004 ([10]) (i det efterfølgende benævnt »rammebestemmelserne fra 2004«), hvorvidt de trufne foranstaltninger var tilstrækkelige til mest muligt at afhjælpe støttens skadelige virkninger for konkurrenterne, samt om støtten var begrænset til et minimum, og om IFB's eget bidrag til omstruktureringsstøtten var tilstrækkeligt stort.

(91) Belgien fremsendte sine bemærkninger ved brev af 14. februar 2006, suppleret med brev af hhv. 29. juni, 20. september, 16. november og 21. november 2006.

(92) Belgien gentog i sit svar, at foranstaltningerne ikke udgjorde støtte, fordi de ikke kunne tilregnes den belgiske stat, og fordi SNCB havde handlet, som en privat investor ville handle på normale markedsøkonomiske vilkår.

(93) Belgien mente desuden, at hvis de pågældende foranstaltninger udgjorde statsstøtte, skulle de analyseres på grundlag af rammebestemmelserne for støtte til redning og omstrukturering fra 1999 og ikke rammebestemmelserne fra 2004, samt at foranstaltningerne var forenelige med fællesmarkedet som støtte til redning og omstrukturering.

([9]) EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.
([10]) EFT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

3. BELGIENS BEMÆRKNINGER

(94) Belgiens holdning kan opsummeres som følger.

3.1. Belgiens betragtninger vedrørende proceduren

(95) De belgiske myndigheder meddelte i deres svarbrev Kommissionen, at de havde forbehold med hensyn til undersøgelsens varighed. De mente at være i god tro med hensyn til det lovlige i at opretholde redningsforanstaltningerne, indtil Kommissionen havde truffet endelig beslutning om omstruktureringsplanen.

(96) Skrivelserne fra 12. august 2004 (registreret i Kommissionen under nr. NN 9/2004) og 28. januar 2005 (registreret i Kommissionen under nr. N 55/2005) havde ifølge de belgiske myndigheder til formål at tilstille Kommissionen samtlige elementer, så den kunne vurdere, om SNCB's foranstaltninger til fordel for IFB kunne betegnes som statsstøtte i medfør af traktatens artikel 87, stk. 1. Ifølge de belgiske myndigheder er det kun, hvis de pågældende foranstaltninger kan betegnes som statsstøtte, at Kommissionen burde (og ville blive opfordret til at) betragte skrivelserne som anmeldelser i overensstemmelse med traktatens artikel 88, stk. 3.

(97) De belgiske myndigheder mener navnlig ikke, at man i skrivelsen af 12. august 2003 indrømmer, at foranstaltningerne til redning og omstrukturering af IFB udgør statsstøtte, og at redningsforanstaltningerne derfor kan betegnes som ikke-anmeldt statsstøtte. De belgiske myndigheder mener ikke, at foranstaltningerne var omfattet af forpligtelsen til forudgående anmeldelse og forpligtelsen til ikke at gennemføre foranstaltningerne i medfør af traktatens artikel 88, stk. 3.

(98) De belgiske myndigheder konstaterer noget tilsvarende i skrivelsen af 28. januar 2005, hvori Belgien informerer Kommissionen om en yderligere kapitalforøgelse på 5 mio. EUR.

3.2. »Statsstøtte« som omhandlet i traktatens artikel 87, stk. 1

3.2.1. *Statsmidler*

(99) Belgien mener ikke, at hverken rednings- eller omstruktureringsforanstaltningerne til fordel for IFB er blevet finansieret via statsmidler. SNCB har angiveligt alene finansieret disse foranstaltninger med egne midler uden på nogen måde at mobilisere statsmidler.

(100) Selvom SNCB er en offentlig virksomhed som omhandlet i artikel 2 i Kommissionens direktiv 80/723/EØF af 25. juni 1980 om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemskuelighed i bestemte virksomheder ([11]), er dette ifølge Belgien ikke nok til at udlede, at de pågældende foranstaltninger, som SNCB har finansieret, skulle være finansieret via statsmidler. Belgien mener, at der skal skelnes mellem på den ene side SNCB's egne ressourcer, der stammer fra indtægter fra virksomhedens aktiviteter, og på den anden side tilskud fra staten til SNCB's offentlige tjenesteydelser. Eftersom statstilskuddet ikke var tilstrækkeligt til at finansiere alle udgifterne til de nævnte offentlige tjenesteydelser, konkluderer Belgien, at det er udelukket, at SNCB skulle have brugt statsmidler til at finansiere foranstaltningerne til fordel for IFB.

(101) Belgien mener ikke, at SNCB's midler er til rådighed for de belgiske myndigheder, men er hensat til SNCB's formål. Følgelig mener Belgien ikke, at de er »til rådighed for de offentlige myndigheder«, som det kræves i dommen *Stardust Marine* ([12]).

(102) Endelig mener Belgien ikke, at en eventuel reduktion af SNCB's egenkapital på grund af tildeling af foranstaltningerne til fordel for IFB ville medføre et »tab« for staten ([13]), da der under ingen omstændigheder er tale om ressourcer, som ellers skulle have været overført til statsbudgettet.

3.2.2. *Tilregnelse til den belgiske stat*

(103) Med hensyn til tildelingen af et likviditetsforskud på 2,5 mio. EUR i andet halvår af 2002 mener de belgiske myndigheder ikke, at SNCB's beslutning om at tildele dette forskud kan tilregnes den belgiske stat.

(104) Belgien anfører følgende argumenter til støtte for, at forskuddet ikke kan tilregnes den belgiske stat:

— SNCB's strategiske beslutning om at omstrukturere IFB i stedet for at erklære selskabet fallit blev alene truffet af SNCB's direktion. IFB's fremtid indgik ikke i de undersøgelser, som den belgiske regering bestilte i slutningen af 2001 for selskabet ABX og heller ikke i de beslutninger, som de belgiske ministre traf på et møde vedrørende ABX i 2002.

([11]) EFT L 195 af 29.7.1980, s. 35.

([12]) Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen (C-482/99, Sml. I 2002, s. 4397), benævnt »Stardust Marine-dommen«.

([13]) Dom afsagt af Retten i første instans den 27. januar 1998 i sagen T-67/94, Ladbroke Racing, Sml. I 1998, s. 1, præmis 109, bekræftet ved dom afsagt af Domstolen den 16. maj 2000 i sagen C-83/98 P, Ladbroke Racing, Sml. 2000 I, s. 3271, præmis 48.

— Tildelingen af forskuddet til IFB var blevet truffet af SNCB's direktion. Belgien indrømmer, at direktionen besluttede at forelægge denne foranstaltning for SNCB's bestyrelse, men mener ikke, at tildelingen af likviditetsforskuddet krævede godkendelse fra SNCB's bestyrelse, da direktionen i medfør af de beføjelser, som bestyrelsen havde uddelegeret til den, havde beføjelse til at forpligte SNCB for beløb på op til 2,5 mio. EUR.

— Dette forskud indgik ikke i en omstruktureringsplan eller andre planer eller andre foranstaltninger forelagt den belgiske stat og havde ikke været genstand for en høring af den belgiske stat.

— Andre forhold såsom forskuddets relativt begrænsede størrelse og dets midlertidige karakter bekræfter ligeledes den konklusion, at tildelingen af forskuddet ikke kan tilregnes den belgiske stat.

(105) Med hensyn til IFB's manglende betaling af SNCB's fakturaer mener de belgiske myndigheder ikke, at SNCB's bestyrelse har været informeret om, at IFB ikke betalte SNCB's fakturaer, før december 2002, dvs. på det tidspunkt, hvor man havde vedtaget princippet om en kapitalforhøjelse i IFB.

(106) De belgiske myndigheder mener desuden ikke, at bestyrelsens, direktionens og den administrerende direktørs handling eller mangel på handling kan tilregnes den belgiske stat, hverken før eller efter indgåelsen af rammeaftalen. De anfører, at den belgiske stat på ingen måde har været inddraget (som fortolket i Stardust Marine-sagen) i SNCB's beslutningsproces vedrørende tildelingen af foranstaltningerne til IFB.

(107) Ifølge de belgiske myndigheder vedrører de foranstaltninger, som SNCB har tildelt IFB, et af SNCB's datterselskaber, som ikke selv udfører offentlige tjenesteydelser, og som heller ikke er tilknyttet SNCB's udførelse af offentlige tjenesteydelser. IFB's aktiviteter er derfor udelukkende af kommerciel art og har intet at gøre med offentlige tjenesteydelser. Stadig ifølge de belgiske myndigheder er de derfor ikke underlagt statskontrol, da de belgiske myndigheder med hensyn til forhold, der ikke indgår i en offentlig tjenesteydelse, skal respektere SNCB's selvstændighed.

(108) Med hensyn til regeringskommissærens rolle anfører de belgiske myndigheder, at de aldrig har fået forelagt IFB-sagen, og at de derfor ikke var kompetente til at gribe ind, eftersom regeringskommissæren på intet tidspunkt har fremsat bemærkninger om de foranstaltninger, der er truffet over for IFB, og han heller ikke har iværksat nogen som helst form for klage. Endvidere påstår de, at de på ingen måde har grebet ind i SNCB's beslutningsproces i henseende til IFB, hverken i tiden forud for indgåelsen af rammeaftalen eller senere.

(109) Med hensyn til de tre omstændigheder, som Kommissionen beskriver i sin åbningsskrivelse (punkt 143-150), nemlig forelæggelsen af omstruktureringsplanen for den belgiske stat til godkendelse, presseartiklerne, der viser, at den belgiske regering øvede en kraftig indflydelse på SNCB i 2003, og rammeaftalens omfang, indhold og betingelser, mener de belgiske myndigheder ikke, at disse omstændigheder er tilstrækkelige til at fastslå tilregnelse som fortolket i Stardust Marine-sagen.

(110) Med hensyn til den belgiske stats godkendelse af omstruktureringsplanen mener de belgiske myndigheder ikke, at denne bestemmelse i rammeaftalen på nogen måde havde til formål at give de belgiske myndigheder kompetence til at vurdere indholdet af omstruktureringsplanen, men var medtaget, fordi SNCB ønskede, at både omstruktureringsplanen og rammeaftalen skulle sendes til Kommissionen.

(111) Med hensyn til presseartiklerne mener den belgiske regering af følgende grunde ikke, at de beviser, at den belgiske stat har været involveret i sagen:

— I artiklen i La Libre Belgique den 19. maj 2003 forklarer SNCB's pressekontor, at man endnu ikke havde bedt om grønt lys for IFB-sagen hos Kommissionen, fordi »den føderale regering har et ord at skulle have sagt«. Ifølge den belgiske regering vedrører disse bemærkninger alene den belgiske stats »anmeldelse« af foranstaltningerne til fordel for IFB til Kommissionen.

— I artiklen i La Libre Belgique den 18. december 2002 (i den udgave, der findes på webstedet www.cheminots.be) står der følgende om Karel Vinck: »Han kræver tilstrækkelig stor handlefrihed for selskabets management«. Ifølge de belgiske myndigheder drejer det sig her om et udsagn, som alene vedrører udførelsen af SNCB's offentlige tjenesteydelser, og i henhold til hvilket de belgiske myndigheder skulle være kompetente til sammen med SNCB at fastlægge målsætningerne for leveringen af offentlige tjenesteydelser gennem det redskab, som er fastlagt i loven til dette formål, nemlig forvaltningsaftalen, men at gennemførelsen af disse mål alene er SNCB's bestyrelses ansvars- og kompetenceområde.

(112) Endelig har de belgiske myndigheder sendt en skriftlig erklæring til Kommissionen fra Karel Vinck, adm. direktør for SNCB på det pågældende tidspunkt, hvor han bekræfter, at de belgiske myndigheder på ingen måde har været involveret, da SNCB tildelte IFB de rednings- og omstruktureringsforanstaltninger, der er genstand for denne sag. Kommissionen modtog dette brev, underskrevet af Karel Vinck den 17. november 2006, den 5. december 2006.

(113) Med hensyn til rammekontraktens omfang, indhold og betingelser gentager de belgiske myndigheder, at selv om omstruktureringsforanstaltningerne var vigtige for IFB's fremtid, havde de belgiske myndigheder hverken beføjelse til at godkende eller kontrollere midlerne eller ret til at blive hørt i denne sag.

3.2.3. *Princippet om en privat investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår*

(114) Efter Belgiens opfattelse skal Kommissionen i overensstemmelse med sin argumentation i beslutningen om ACX Logistics ([14]) foretage en særskilt analyse af dels de midler, som SNCB har tildelt IFB til at finansiere afhændelsen af de franske datterselskaber, dels de midler, som SNCB har tildelt IFB til at finansiere en videreførelse af selskabets aktiviteter i Belgien.

3.2.3.1. Afhændelse af de franske andele

(115) I beslutningen vedrørende ABX Logistics skulle Kommissionen have bekræftet, at da ABX France ikke selv var i stand til at afholde udgifterne til afviklingen, havde SNCB's opført sig på samme måde som en »opmærksom privat investor, der handler på markedsøkonomiske vilkår« ved at påtage sig omkostningerne.

(116) Belgien mener, at samme konklusion bør anvendes på IFB's omkostninger til afhændelsen af sine franske andele. Belgien søger at påvise, at IFB for hvert enkelt af disse selskaber har valgt den billigste løsning.

(117) For Acimar har Belgien fremsendt nedenstående skema:

Acimar — Betalingsstandsning efterfulgt af likvidation

Økonomisk situation i 2002

(i mio. EUR)

	2001	2002
Betalingsstandsning		
EBT		
Balancesum (31.12)		
Egenkapital (31.12)		

Omkostninger ved alternativer

(i mio. EUR)

	Gennemførelse af kontrakt	Betalingsstandsning
Cash-drain 1.1.2003-31.12.2005		
Tab, fordringer pr. 31.12.2002		
I alt	– 14,7	– 3,9

Bemærkninger

— De forsøg, der i 2002 blev gjort for at opnå en revision af kontraktbetingelserne, mislykkedes. Kontrakten udløb 31.12.2005.

— Kontraktens gennemførelse medførte et betydeligt årligt cash-drain

— Under disse forhold var en anmeldelse af betalingsstandsning den økonomisk mindst belastende løsning

— I betalingsstandsningsperioden blev driftstabet finansieret af kunden

— Acimar indstillede aktiviteterne den 1.9.2003.

([14]) Beslutning af 7. december 2005, sag K(2005) 4447 (EUT L 383 af 28.12.2006, s. 21).

(118) For NFTI-ou har Belgien fremsendt nedenstående skema:

NFTI-ou — Overdragelse

Økonomisk situation i 2002

(i mio. EUR)

	2001 (*)	2002
Omsætning		
Driftsresultat før skat (EBT)		
Balancesum (31.12)		
Egenkapital (31.12)		

(*) 1.5.2001-31.12.2001

Omkostninger ved alternativer

(i mio. EUR)

	Videreførelse	Delvist salg
Kapitalforhøjelse + tilbagebetaling af kredit hos ING		
Saneringsplan		
Tilbagediskonteret cash-drain (årlig omsætning – 3,7 mio. EUR (100 % »letter of comfort«)		
Tab, andele		
Tab, fordringer 31.12.2002		
Salgspris (1 EUR) — andel 30 %		
I alt	– 36,2	– 18,5

Bemærkninger

— IFB har med et »letter of comfort« forpligtet sig til at yde kontokuranttilskud

— IFB har kautioneret for et banklån til NFTI-ou, som ING havde krævet tilbagebetalt

— Under disse omstændigheder forhandlede IFB med den anden aktionær, Port Autonome de Dunkerque (PAD) om:

  — en kapitalforhøjelse i NFTI-ou, hvoraf IFB skulle tegne en del

  — ophævelse af IFB's forpligtelser i henhold til »letter of comfort« og PAD's forpligtelse til at finde en køber til resten af IFB's andel i NFTI-ou til gengæld for overdragelse til PAD for et symbolsk beløb for en del af IFB's andel i NFTI-ou, som efterfølgende udgjorde 30 % (herunder andel ejet gennem DPD).

— Salget af den resterende andel på 30 % pågår stadig

(119) Belgien har meddelt Kommissionen, at man aldrig havde overvejet at indgive konkursbegæring mod NFTI-ou, fordi en videreførelse af dette selskabs aktiviteter gav forventning om et afkast. Ifølge Belgien viser salget af IFB's andel på 30 % til CMA-CGM den 2. november 2006 […] og den fuldstændige inddrivelse af kontokurantlån dette selskabs levedygtighed.

(120) For IFB France, som efterfølgende blev til AGEP, har Belgien fremsendt nedenstående skema:

IBF France (AGEP) — Overdragelse tiL NFTI-ou

Økonomisk situation i 2002

(i mio. EUR)

	2001	2002
Omsætning		
Driftsresultat før skat (EBT)		
Balancesum (31.12)		
Egenkapital (31.12)		

Omkostninger ved alternativer

(i mio. EUR)

	Likvidation	Overførsel til NFTI-ou
Afståelse af fordringer		
Tab, andele		
Avance ved overførsel af aktier		
Selskabets løngæld (14 FTÆ)		
I alt	– 1,7	– 0,8

Bemærkninger

— Over for risikoen for en likvidation som følge af en domstolskendelse eller konkurs indgik IFB aftale med PAD om overdragelse af aktierne i IFB France til NFTI-ou til gengæld for IFB's afståelse af fordringer

— En likvidation af selskabet ville have medført betydeligt større omkostninger (tab på andele, risiko for dækning af tab i egenskab af stifter og/eller faktisk eneejer)

(121) For Dry Port Dunkerque har Belgien fremsendt nedenstående skema:

Dry Port Dunkerque — Likvidation med delvist Ssalg

Økonomisk situation i 2002

(i mio. EUR)

	2001	2002
Omsætning		
Driftsresultat før skat (EBT)		
Balancesum (31.12)		
Egenkapital (31.12)		

Omkostninger ved alternativer

(i mio. EUR)

	Videreførelse	Likvidation med delvist salg af aktiver
Tilbagediskonteret cash-drain (årlig omsætning – 0,5 mio. EUR (100 % »letter of comfort«)		
Tab, fordringer		
Tab, andele		
I alt	– 10,4	– 7,9

Bemærkninger

— IFB var på grund af et »letter of comfort« forpligtet til at foretage kontokurantindskud for at dække DPD's driftstab

— Efter afhændelsen af NFTI-ou ledte man forgæves efter en køber til andelen i DPD

— IFB forhandlede sig frem til en mindelig likvidation af DPD til gengæld for overdragelse til et symbolsk beløb for andelen på 8,6 % i NFTI-ou.

(122) For SSTD har Belgien fremsendt nedenstående skema:

SSTD: Overdragelse

Baggrund:

— IFB's andel udgjorde 50 %

— SSTD's aktivitet var rentabel og blev videreført indtil begyndelsen af 2005

— Ultimo 2004 mistede SSTD sin største kunde (svarende til 40 % af omsætningen)

— Tabet førte til beslutningen om at sælge andelen i SSTD

— Andelen blev solgt i begyndelsen af 2005 med et mindre overskud (mindre, men dog positiv indvirkning på finansieringsbehov).

(123) De belgiske myndigheder konkluderer heraf, at IFB har valgt den billigste løsning for de franske datterselskaber.

3.2.3.2. Omstrukturering og videreførelse af IFB's aktiviteter i Belgien

(124) Med hensyn til finansieringen af omstruktureringen og videreførelsen af IFB's aktiviteter i Belgien mener Belgien, at SNCB også her har handlet som en privat kreditor/investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår, da det økonomiske resultat af alternativet — standsning af aktiviteterne i Belgien — for SNCB ville have været meget mindre tillokkende, fordi det var dyrere.

(125) Belgien har fremsendt følgende beregninger for at illustrere de påståede omkostninger ved en likvidation af IFB's aktiviteter i Belgien samt de påståede omkostninger ved at videreføre aktiviteterne efter en kapitalforhøjelse.

a) ***Nettoomkostninger for SNCB i tilfælde af, at IFB var gået konkurs i 2003***

(126) Belgien har fastlagt nettonutidsværdien af IFB på grundlag af IFB's balance pr. 31. december 2002. Ifølge de belgiske myndigheder omfatter værdien af IFB's anlægsaktiver, som ville kunne realiseres, hvis IFB havde erklæret sig konkurs i januar 2003, dels de materielle anlægsaktiver, dels de finansielle anlægsaktiver (andele).

(127) For de materielle anlægsaktiver ansætter Belgien værdien til 6,9 mio. EUR. Som grundlag for denne beregning henviser Belgien til undersøgelsen »Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival« ([15]), hvor konklusionen lyder, at inddrivelsesprocenten for samtlige fordringer i et fallitscenario gennemsnitligt ligger på 33 %. I beregningen af de inddrevne aktiver har Belgien anvendt denne procent på de materielle anlægsaktier, der var opført i IFB's balance, med et samlet beløb på 20,9 mio. EUR (eksklusive anlægsaktiver under opførelse til 1,9 mio. EUR, hvor inddrivelsesprocenten er fastsat til nul).

(128) For finansielle anlægsaktiver (andele) har Belgien taget udgangspunkt i en værdi på 1,9 mio. EUR, hvilket svarer til hele deres bogførte værdi som anført i IFB's balance pr. 31. december 2002.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, offentliggjort i Journal of Financial Economics (#58, 2000) og udarbejdet på grundlag af en analyse af 263 virksomheder i Sverige.

(129) For omsætningsaktiverne foreslår Belgien følgende værdiestimater:

— IFB's kommercielle fordringer: Det drejede sig om i alt 25,6 mio. EUR, hvoraf 18 mio. anses for at være inddrevet, hvilket svarer til en inddrivelsesprocent på 70 % for kortsigtede fordringer. Denne procentsats er baseret på det gennemsnit, der er beregnet i undersøgelsen »Liquidation of Ormet Corporation« ([16])

— IFB's andre fordringer: Det drejede sig i alt om 7 mio. EUR, hvoraf 4,5 mio. anses for at være inddrevet. De 7 mio. EUR kan inddeles i 2,5 mio. i fordringer på datterselskaberne DPD og OCHZ og 4,5 mio. i moms. Inddrivelsesprocenten anslås til 100 % for momsfordringen og 0 % for de to datterselskaber

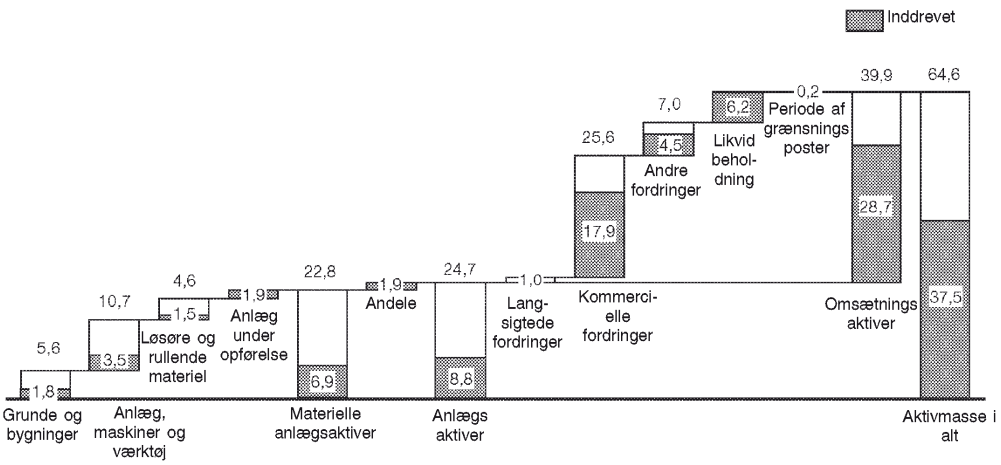
— Kontantbeholdning og periodeafgrænsningsposter: Det drejede sig i alt om 6,4 mio. EUR, hvoraf hele beløbet anses for at være inddrevet.

(130) Anvendelsen af alle disse inddrivelsesprocenter giver en samlet inddrivelse på 37,5 mio. EUR i scenariet fallit/likvidation af IFB som angivet i skema 2.

Skema 2

Inddrivelse af aktiver

(Mio. EUR)



Anvendt inddrivelsessats (procent)	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100
Referenceindeks (*) (procent)	33	33	33	—	100	—	55—85	Se bemærkninger	—	—
Bemærkninger	Zeebruges-Berchem	Terminal-udstyr	Navnlig vogne	—	Reevalueret i 2002	Lån til DPD		Fordringer på DPD og OCHZ (2,5) + moms (4,5)	—	—

(*) Baseret på inddrivelsesprocenter på lån i tilknytning til bestemte garantier og på K.S. Thorburns artikel.

Kilde: amerikansk retspraksis, K.S. Thorburn (2000), »Bankruptcy actions: costs, debt recovery and firm survival«, Journal of Financial Economics.

([16]) (Ormet Corporation indgav konkursbegæring den 30. januar 2004 og fremsendte en plan for omstrukturering til de kompetente domstole i september 2004). De belgiske myndigheder gør opmærksom på, at denne procentsats er betydeligt højere end de 33 %, som professor Thorburn har brugt i ovennævnte undersøgelse.

(131) Derefter trækker de belgiske myndigheder IFB's passiver fra det beløb, der håbes inddrevet. Disse passiver udgør i alt 76,9 mio. EUR, idet der her ikke er taget hensyn til gælden på 63 mio. EUR til SNCB på grund af ubetalte fakturaer for perioden 2000-2002. Disse er opgjort nedenfor:

a) Selskabets løngæld: i alt anslået til 2,9 mio. EUR for alle IFB's medarbejdere efter fradrag af de SNCB-medarbejdere, som har været udstationeret til IFB

b) Skatter, afgifter, lønninger og socialbidrag: i alt 1,4 mio. EUR, der er forfaldet, men ikke betalt (fremgår af balancen pr. 1. januar 2003)

c) Henlæggelser og udskudte skatter: et beløb på 34,7 mio. EUR ud af i alt 40,8 mio. EUR opført som passiver i balancen pr. 31. december 2002. Denne forskel forklares med følgende poster, som ikke ville blive inddraget i tilfælde af IFB's opløsning:

— Vedligeholdelse af terminaler: 3,3 mio. EUR

— Vedligeholdelse af logistikaktiviteter: 0,9 mio. EUR

— Henlæggelser til omstrukturering af personalet: 1,9 mio. EUR

d) IFB's finansielle gæld, i alt 15 mio. EUR. Den finansielle gæld på 15 mio. EUR til kreditinstitutioner […] var sikret med IFB's kommercielle fordringer. Under hensyntagen til SNCB's kredit på bankmarkedet er det klart, at denne gæld også ville være blevet tilbagebetalt til kreditinstitutionerne før den eventuelle betaling af SNCB's fordringer.

e) Den kommercielle gæld til andre end SNCB på i alt 22,9 mio. EUR.

Det fremgår af foranstående beregninger, at værdien for SNCB af IFB's nettoaktiver eksklusive gælden til SNCB ville beløbe sig til -39,4 mio. EUR svarende til værdien af de inddrevne aktiver (37,5 mio. EUR) med fradrag af den samlede gæld, der skal tilbagebetales (76,9 mio. EUR) ekskl. gælden til SNCB.

(132) De belgiske myndigheder mener, at SNCB ville have overtaget IFB's negative nettoaktiver i tilfælde af likvidation for at undgå at påføre selskabets kommercielle ry betydelig skade. De understreger i denne forbindelse, at størstedelen af IFB's kreditorer også er SNCB's kunder, leverandører, kreditorer, debitorer eller partnere.

(133) Stadig ifølge den belgiske regering ville en lukning af IFB's aktiviteter have påført SNCB en stor løngæld, som kan anslås til 530 FTÆ (fuldtidsækvivalenter) ([17]). Disse 530 FTÆ fordeler sig som følger:

— De ca. 50 SNCB-medarbejdere, der var udstationeret til IFB, og som i tilfælde af fallit skulle tilbage til SNCB

([17]) I skønnet over selskabets løngæld er der ikke taget hensyn til følgerne af IFB's eventuelle fallit for firmagruppen OCHZ for IFB's løngæld. Går et medlem af en firmagruppe fallit, opløses den pågældende firmagruppe automatisk.

— Omkring 480 FTÆ fra SNCB, hvis arbejde afhang af, at IFB's aktiviteter blev videreført. Dette skøn er baseret på følgende beregning. IFB's andel af den samlede omsætning i SNCB's produktafdeling udgør 8,1 %. Hvis dette forhold anvendes på det samlede antal medarbejdere hos SNCB, som direkte eller indirekte arbejdede i produktafdelingen den 31.12.2002, afhang omkring 609 FTÆ af IFB's aktiviteter. Ud af disse 609 FTÆ antages det, at 129 eller 21 % kunne bevare deres arbejde trods IFB's fallit på grund af særlige initiativer iværksat af SNCB for at genvinde en del af den trafik, som IFB tidligere genererede. Dette forhold — 21 % — svarer til den andel af de job hos Sabena, som kunne reddes med oprettelsen af SN Brussels Airlines i kølvandet på Sabenas fallit.

(134) Den belgiske regering mener, at eftersom SNCB på daværende tidspunkt færdiggjorde virksomhedsplanen »Move 2007«, ifølge hvilken 10 000 job ville blive skåret væk i løbet af 2003-2007, dvs. næsten en fjerdel af de ansatte, ville der så godt som ikke være mulighed for at genansætte de medarbejdere, som ville blive fritstillet med lukningen af IFB, uanset om det var de udstationerede medarbejdere fra SNCB, som skulle tilbage til SNCB, eller medarbejdere, der var tilknyttet produktafdelingen, men arbejdede hos SNCB.

(135) Den belgiske regering foreslår derfor, at der til de direkte omkostninger til IFB's negative nettoaktiver lægges de ekstra personaleomkostninger, som SNCB skulle afholde i mindst den pågældende periode, dvs. 2003-2007. De gennemsnitlige samlede lønudgifter til en FTÆ er 46 000 EUR om året […], og den samlede løngæld ville derfor beløbe sig til 122,4 mio. EUR.

(136) Belgien forklarer denne beregning med, at de SNCB-medarbejdere, som ville blive på grund af lukningen af IFB, ikke kunne afskediges, fordi de var ansat som »vedtægtsomfattet personale« ([18]).

(137) Efter arbejdsmødet den 1. juni 2006 sendte de belgiske myndigheder et mindre pessimistisk scenario til Kommissionen vedrørende beregningen af de nettoaktiver og løngæld, som SNCB skulle have afholdt, hvis IFB var blevet afviklet. Dette scenario adskiller sig i to forhold fra det foregående:

— SNCB betaler ikke hele gælden, men kun de kreditorer, der er kunder […], leverandører […] eller partnere […] hos SNCB. Ifølge denne hypotese beløber IFB's passiver sig til 13 mio. EUR […], som SNCB skal afholde

— Køberen af IFB's aktiviteter skal fortsat bruge en stor del af SNCB's ydelser. Ifølge denne hypotese kan 79 % af de 609 FTÆ, som er ansat hos SNCB og indirekte arbejder med IFB's aktiviteter, beholde deres job. Ifølge denne hypotese begrænses SNCB's ekstra lønomkostninger til 41,1 mio. EUR (som svarer til løn til de 50 FTÆ, som er udstationeret fra SNCB til IFB, samt 21 % af førnævnte 609 FTÆ).

([18]) Det er i henhold til SNCB's vedtægter ikke muligt at afskedige vedtægtsomfattet personale, undtagen hvis den pågældende er praktikant eller genstand for en disciplinær procedure.

(138) SNCB's samlede omkostninger i tilfælde af lukning af IFB i de to scenarier som anslået af de belgiske myndigheder fremgår af følgende skema:

	Nettoomkostninger — beløb angivet i svaret	Forskel mellem de »optimistiske« scenarier	Nettoomkostninger — tilpassede beløb
Aktivmasse i alt	64,6		64,6
Ikke-inddrevne aktiver	– 27,1		– 27,1
Bidrag til sociale sikringsordninger	– 2,9		– 2,9
Skatter, afgifter, lønninger og bidrag til socialsikring	– 1,4		– 1,4
Henlæggelser og udskudte skatter	– 34,7		– 34,7
Prioriterede fordringer og anden finansgæld	– 15		– 15
Kommerciel gæld til andre end SNCB	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
Inddrivelsesværdi	– 39,4		– 29,5
SNCB's løngæld	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
SNCB's nettoudgifter ved IFB's konkurs	– 161,8		– 70,6

b) ***Værdiansættelse af IFB ved videreførelse af selskabets aktiviteter***

(139) Belgien foreslår, at værdien af IFB i scenariet »videreførelse af selskabets aktiviteter« beregnes efter DCF-modellen (discounted cash flow). Følgende parametre ligger til grund for analysen:

(140) DFC-analysen over 10 år er baseret på IFB's balance pr. 31. december 2002 og omstruktureringsplanen fra februar-marts 2003, der indeholder fremskrivninger til udgangen af 2005. For 2006, hvor omstruktureringen af IFB har skabt stabilitet i virksomheden, er driftsresultatet fastlagt til 3,2 % af omsætningen. Efter 2006 vil omsætningen ifølge arbejdshypotesen stige med 3 % om året, hvilket med konstant margen resulterer i en vækst i resultatet før skat på 3 %. Det deraf følgende frie cash flow tilbagediskonteres til et WACC (vejede gennemsnitlige kapitalomkostninger) på 8 %. Terminalernes værdi beregnes ud fra en hypotese om en konstant vækst på 3 %.

(141) Disse beregninger fører til en værdiansættelse af virksomheden på ca. 29,1 mio. EUR (ekskl. andele og henlæggelser), hvilket fremgår af skema 4.

Skema 4

IFB's værdi på grundlag af tilbagediskonteret cash-flow — scenarier og resultater

(Mio EUR)

Scenarier

— Cash-flows er beregnet på grundlag af resultat før skat som anført i omstruktureringsplanen fra 2003, der indeholder fremskrivninger til 2005.

— Resultaterne er ændret som følger:

  — I 2006 skønnet nettofortjeneste 3,26 % (*) (hvilket svarer til et resultat før skat på 1 800 000 EUR)

  — Efter 2006 skønnet vækst i resultat før skat 3 % (*)

  — Ingen skat

  — Skønnet løbende betaling af renter på 527 000 EUR i 2003, løbende og tillagt resultatet

  — Løbende afskrivning skønnet på grundlag af 2002-tal, tillagt resultatet

  — Løbende kapitaludgifter skønnet på grundlag af afskrivninger, fratrukket til udligning af afskrivninger

  — Udvikling i driftsmidler baseret på en vækst på 3 % efter 2004

— Cash-flow beregnet over 10 år, tilbagediskonteret til en gennemsnitlig vægtet kapitaludgift på 8 % (*)

Analyse af cash-flow	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2012**
— Resultat før skat	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Skat	—	—	—	—	—
— Plus afholdte renter	527	527	527	527	527
— Resultat før renter og skat	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Plus afskrivninger	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— **Bruttodriftsresultat (**)**	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Investeringer i					
— Kapitaludgifter	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— Driftsmidler	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— **Fri cash-flow**	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— Nettonutids-værdi (***) af fri cash-flow	**6 962**				
— Endelig nutidsværdi	**22 135**				
— Virksomhedens værdi	**29 096**				

(*) Industriens praksis.
(**) EBITDA (resultat før renter, skat og af- og nedskrivninger).
(***) Nettonutidsværdi

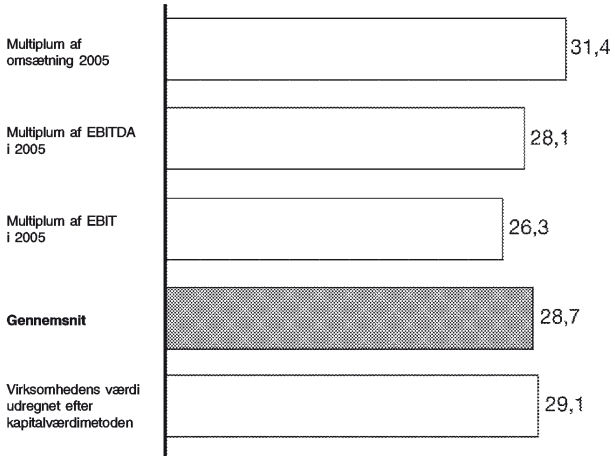
(142) Ifølge den belgiske regering bekræfter en analyse baseret på multipla (baseret på resultaterne fra 2005) den værdiansættelse, der opnås ifølge DCF-metoden. »Multiplum-værdiansættelsen« (med mere forsigtige multipla end gennemsnittet for sektoren) resulterer i en virksomhedsværdi på ca. 28,7 mio. EUR, hvilket fremgår af skema 5.

Skema 5

IFB's værdi

(Mio. EUR)

SKØN



Multipla

— Gennemsnitligt multiplum af industriens omsætning (0,4) anvendt på IFB's forventede omsætning for 2005 (78,4 mio. EUR ekskl. støtte)

— Gennemsnitligt multiplum af industriens EBITDA (6,0) anvendt på det forventede EBITDA for IFB for 2005 (4,7 mio. EUR)

— Gennemsnitligt multiplum af industriens EBIT (8,5) anvendt på IFB's resultat før renter og skat for 2005 (3,1 mio. EUR)

Eksempler på multipla

Virksomhed	Oms	EBITDA	EBIT
Deutsche Post AG	0,7	5,3	7,7
Kuehne & Nagel Intl AG	0,5	9,5	12,9
TNT NV	0,9	6,1	8,8
Panalpina	0,3	8,4	12,9
Geodis	0,5	5,2	11,4
DSV A/S	0,7	8,9	11,8
Salvesen (Christian) Plc	0,4	5,3	13,1
Stef-TFE	0,4	5,0	9,6
Frans Maas Groep NV	0,4	5,2	10,4
Norbert Dentressangle	0,7	5,4	10,7

Kilde: IFB og Analysts Reports

(143) Den belgiske regering finder, at de faktiske resultater, som IFB opnåede i årene 2003, 2004 og 2005, også bekræfter DCF-værdiansættelsen, og at de hypoteser, som den var baseret på, var realistiske.

(144) Den belgiske regering mener, at der til IFB's værdi, der er beregnet eksklusive andele og henlæggelser, skal lægges IFB's henlæggelser, dvs. 1,9 mio. EUR, således som disse er bogført i IFB's balance pr. 31. december 2002.

(145) IFB's samlede værdi, inkl. andele, ville således udgøre 31 mio. EUR pr. 31. december 2002.

(146) Stadig ifølge den belgiske regering skal der fra denne værdi trækkes værdien af henlæggelserne svarende til 34,2 mio. EUR ([19]) samt den finansielle gæld, der beløber sig til 15 mio. EUR.

(147) Det vil resultere i en nettoværdi på -18,2 mio. EUR af SNCB's andel i IFB ifølge det scenario, hvor aktiviteten videreføres. Beregningen er vist i skema 6.

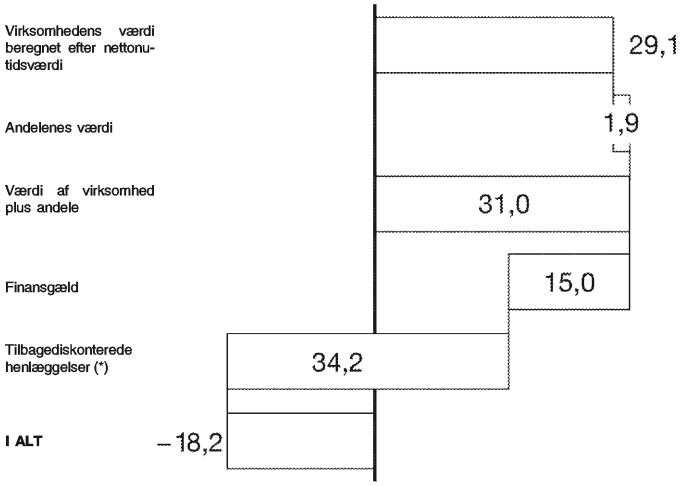
(148) Som i det foregående skøn over SNCB's omkostninger i tilfælde af en lukning af IFB er der i ovenstående beregninger ikke taget hensyn til den gæld på 63 mio. EUR, som IFB skylder på grund af ubetalte fakturaer i perioden 2000-2002.

([19]) Denne værdi er resultatet af tilbagediskonteringen af cash-flows i forbindelse med henlæggelsen af 40,8 mio. EUR som anført i balancen pr. 31.12.2002.

Skema 6

Evaluering af scenariet med investering, jan. 2003

(Mio. EUR)



(*) Nettonutidsværdi for alle henlæggelser i balancen ultimo 2005 betalt i perioden 2003-2006.

Kilde: IFB

c) ***Sammenligning mellem de to scenarier og konklusion***

(149) Ifølge den belgiske regerings analyse giver de to scenarier følgende resultater:

— SNCB's nettoomkostninger i tilfælde af IFB's fallit og lukning ville være et nettotab på 161,8 mio. EUR (eller 70,6 mio. EUR i det reviderede skøn)

— Beslutningen om at investere 15 mio. EUR, så IFB kunne fortsætte sine aktiviteter, reducerer i høj grad værdiforringelsen for SNCB, idet den kun ville være 18,2 mio. EUR, hvilket er en gevinst på 143,6 mio. EUR i forhold til scenariet med fallit og likvidation (52,4 mio. EUR i forhold til det reviderede skøn).

(150) Den belgiske regering mener følgelig, at SNCB med tildelingen af de omhandlede foranstaltninger har handlet som en privat investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår.

3.2.4. *Konkurrencefordrejning*

(151) Endelig mener Belgien med hensyn til den del af foranstaltningerne, som anvendes til at finansiere afhændelsen af de franske datterselskaber, at en økonomisk støtte, der er strengt begrænset til de faktiske, påløbne omkostninger efter en aktivitets ophør, ikke kan anses for at føre til konkurrencefordrejning. Denne del af finansieringen er derfor ikke omfattet af anvendelsen af artikel 87, stk. 1.

3.3. **Redningsforanstaltningernes forenelighed med rammebestemmelserne**

3.3.1. *IFB er ikke en nystiftet virksomhed*

(152) Belgien mener, at eftersom IFB blev stiftet i 1923 og i 1998 gennem fusion ved overtagelse har erhvervet et selskab og et aktivitetsområde (jf. beskrivelse i del 2 i denne beslutning), kan det ikke bestrides, at IFB har haft status som juridisk person i 80 år og derfor ikke kan betegnes som en »nystiftet virksomhed«.

3.3.2. *Redningsforanstaltningerne er forenelige med rammebestemmelserne fra 1999*

(153) Ifølge den belgiske regering betyder det forhold, at foranstaltningerne har varet i over 12 måneder, ikke, at de er uforenelige med fællesmarkedet på grundlag af rammebestemmelserne fra 1999. Belgien mener, at SNCB alene har fastholdt redningsforanstaltningerne for at dække den periode, Kommissionen havde brug for til at træffe en endelig beslutning i den foreliggende sag.

(154) Ifølge punkt 24 i rammebestemmelserne fra 1999 er en tilladelse til at gennemføre foranstaltninger gyldig, indtil Kommissionen træffer beslutning om omstruktureringsplanen, og de belgiske myndigheder anmoder derfor Kommissionen om ikke at påberåbe sig varigheden af dens egen godkendelsesprocedure for redningsforanstaltningerne til at sætte spørgsmålstegn ved det tidsrum, som disse foranstaltninger er blevet fastholdt i, og på grundlag af punkt 24 i rammebestemmelserne fra 1999 at godkende redningsforanstaltningerne.

(155) De belgiske myndigheder mener, at suspenderingen af kapitalforhøjelsen i Kommissionens undersøgelsesfase nødvendigvis forudsatte en fastholdelse af den betalingsfrist, som IFB midlertidigt blev indrømmet inden for rammerne af redningsforanstaltningerne, da alternativet ville have været at indgive konkursbegæring. Endelig skulle Kommissionen ikke ifølge de belgiske myndigheder have fremsat forbehold med hensyn til den midlertidige opretholdelse af redningsforanstaltningerne under sin undersøgelse af sagen.

3.3.3. *Omstruktureringsforanstaltningerne er forenelige med rammebestemmelserne fra 1999*

3.3.3.1. Anvendelse af rammebestemmelserne fra 1999

(156) Belgien mener, at SNCB's godkendelse af IFB's kapitalforhøjelse skal analyseres på grundlag af rammebestemmelserne fra 1999 og ikke 2004.

(157) Som begrundelse for denne holdning anfører Belgien, at de to betingelser, som Kommissionen har anført i punkt 240 i åbningsskrivelsen vedrørende anvendelsen af rammebestemmelserne fra 1999, er opfyldt. Med hensyn til fortolkningen af punkt 102-104 i rammebestemmelserne fra 2004 i forbindelse med den foreliggende sag konkluderer Kommissionen således i punkt 240 i åbningsbeslutningen, at »hvis SNCB beslutter ikke igen at tildele IFB en fordel, og hvis det godtgøres, at SNCB havde forpligtet sig til at konvertere sine fordringer til kapital før offentliggørelsen af rammebestemmelserne fra 2004, skal Kommissionen i sin endelige beslutning vurdere SNCB's støtte til IFB på grundlag af rammebestemmelserne fra 1999«.

(158) Med hensyn til den første betingelse bemærker Belgien, at den i sit svar på åbningsskrivelsen har trukket den supplerende kapitalforhøjelse, som blev anmeldt den 28. januar 2005, tilbage, og at den første betingelse derfor er opfyldt.

(159) Med hensyn til den anden betingelse mener Belgien ikke, at det kan bestrides, at det foreliggende forslag om kapitalforhøjelse i IFB (rammekontrakt af 7. april 2003) ville blive gennemført som aftalt mellem partnerne med den suspensive betingelse, at det skulle godkendes af Kommissionen.

(160) For at understrege dette punkt gør de belgiske myndigheder Kommissionen opmærksom på følgende:

— Punkt 4 i præamblen til kontrakten af 7. april 2003, hvor det bekræftes, at SNCB's bestyrelse allerede har godkendt tegningen af en kapitalforhøjelse i IFB

— Artikel 4 i samme kontrakt, der er en bekræftelse på parternes gensidige hensigt om at foretage en kapitalforhøjelse i IFB.

(161) Med hensyn til det andet punkt erindrer de belgiske myndigheder om, at en kontrakt i henhold til belgisk lovgivning (gældende lov for rammekontrakten) alene er resultatet af de kontraherende parters ønsker, og at rammekontraktens artikel 4 udtrykkeligt og entydigt bekræfter, at SNCB og IFB ønskede at foretage en kapitalforhøjelse i IFB i form af en konvertering af SNCB's fordringer på IFB til kapital med tilbagevirkende kraft til den 7. april 2003.

(162) De belgiske myndigheder gør opmærksom på, at forpligtelser, der gøres betingede af en suspensiv betingelse, ifølge belgisk lovgivning er fuldt ud bindende, og at gennemførelsen af den suspensive betingelse har tilbagevirkende kraft på kontrakten, der træder i kraft på tidspunktet for underskrivelsen.

3.3.3.2. Foranstaltninger, der afbøder virkningerne af konkurrencefordrejning mest muligt.

(163) De belgiske myndigheder anfører, at IFB's markedsandele generelt ligger langt under 10 % på de markeder, der er omfattet af den foreliggende sag. Følgelig mener de ikke, at de konkurrencehæmmende virkninger af den pågældende statsstøtte kan betragtes som betydelige. Navnlig fremhæver de, at det i punkt 26 i rammebestemmelserne fra 1999 hedder, at »hvis det (de) pågældende marked(er) er uden betydning ud fra en EF- og EØS-synsvinkel, eller hvis virksomhedens markedsandel(e) er ubetydelig(e), bør vurderingen være, at der ikke er tale om urimelig konkurrencefordrejning ([20]) «, og at Kommissionen i medfør af traktatens artikel 81, stk. 1, finder, at de konkurrencefordrejende virkninger af aftaler, der er indgået af virksomheder med markedsandele på under 10 %, er ubetydelige ([21]).

(164) Med hensyn til navnlig IFB Logistics' og IFB Terminal's aktiviteter fremfører de belgiske myndigheder følgende betragtninger:

(165) Afbødende foranstaltninger på markedet for godsomladning. Den belgiske regering gør opmærksom på, at IFB's andel af terminalmarkedet i regionen omkring Antwerpen er på under 7 %, og at terminalmarkedet i denne region i 2002-2005 har haft en gennemsnitlig vækst på 10,7 %, mens den volumen, IFB har transporteret, kun er steget med gennemsnitligt 4,1 % pr. år.

(166) Den belgiske regering tilføjer, at IFB med iværksættelsen af omstruktureringsplanen har mindsket sin omladningskapacitet betydeligt som beskrevet i del 2 i åbningsskrivelsen (punkt 25-29). I betragtning af at samtlige solgte aktiver med undtagelse af DPD-terminalen stadig er i brug, mener de belgiske myndigheder, at overdragelserne skal betragtes som reelle, betydelige udligningsforanstaltninger. Ifølge den belgiske regering reducerer overdragelserne samlet set IFB's kapacitet med 1,5 mio. TEU i 2002, således at den ved udgangen af 2005 var 1,1 mio. TEU, dvs. en nedgang på 27 %.

([20]) Se rammebestemmelserne fra 1999, punkt 36.
([21]) Se navnlig rammebestemmelserne vedrørende anvendelsen af traktatens artikel 81, stk. 3 (EUT C 101 af 27.4.2004, s. 97), og især punkt 24.

(167) De belgiske myndigheder tilføjer, at gennemførelsen af IFB's omstruktureringsplan ikke var ledsaget af prisforanstaltninger, der skulle øge IFB's markedsandel. De bemærker, at IFB gennemsnitligt hævede priserne med 4,2 % ([22]), mens den gennemsnitlige inflation var 1,9 % om året.

(168) Udlignende foranstaltninger på logistikmarkedet. Det hedder i åbningsskrivelsen (afsnit 258-260), at de »foreslåede« foranstaltninger ikke vedrørte logistikmarkedet, og at IFB havde kunnet øge sin volumen på dette marked. De belgiske myndigheder fremfører fem argumenter for, at der er truffet tilstrækkelige udlignende foranstaltninger på logistikmarkedet.

(169) For det første skulle IFB have truffet foranstaltninger, som har medført en kapacitetsformindskelse på logistikmarkedet. Det samlede antal jernbanevogne, som IFB ejer eller har langtidslejet, faldt fra 744 enheder i 2002 ([23]) til 377 enheder i begyndelsen af 2006 ([24]). Det vil sige en nedgang på 49 %.

(170) IFB's reducerede logistikkapacitet skulle ligeledes skyldes, at IFB's andel i selskabet CNC (nu Naviland Cargo) faldt fra 10 % i 2002 til de nuværende 2 %.

(171) For det andet mener de belgiske myndigheder, at IFB's markedsandel på logistikmarkedet ligger langt under 5 %, hvis man begrænser markedets geografiske udstrækning til det belgiske territorium. I medfør af rammebestemmelsernes punkt 36 skal man derfor stille spørgsmålet, om de konkurrenceskadende virkninger affødt af statsstøtten kan betragtes som betydelige. Ifølge de belgiske myndigheder kan IFB på ingen måde betragtes som værende i stand til at øve en betydelig indflydelse på konkurrenceforholdene på logistikmarkedet. Af samme grund kan den konkurrencefordrejning, som skyldes støtten til IFB, ifølge den belgiske regering kun vanskeligt betragtes som betydelig, og derfor er der kun brug for meget begrænsede foranstaltninger til at afbøde støttens skadelige virkninger for IFB's konkurrenter.

(172) For det tredje foreslår de belgiske myndigheder at sætte udviklingen af IFB's logistikaktivitet i perspektiv og nuancere Kommissionens udtalelser om, at IFB skulle have øget sin kapacitet på markedet betydeligt i den pågældende periode, radikalt. Ifølge de belgiske myndigheder skal der tages hensyn til følgende forhold:

— For segmentet for kombineret (intermodal) transport var den årlige vækst i den volumen, som IFB transporterede, på ca. 9,9 % i perioden 2002-2005, hvilket er under den gennemsnitlige årlige vækst på 12 % i ARA-regionen for samme periode

— I segmentet for konventionel transport er IFB en ganske marginal spiller, også selvom man begrænser markedet til Belgien. IFB's andel er både i volumen og værdi under 1 %.

(173) Væksten i IFB's omsætning på logistikområdet kan for øvrigt ifølge de belgiske myndigheder til dels tilskrives væksten i undersegmentet »bulk«. I 2003 beløb IFB's omsætning inden for bulktransport sig kun til 3,3 mio. EUR. Men i 2004 fik IFB to store kontrakter på bulktransport. For det første en kontrakt om kultransport […], der skabte en omsætning på […] i 2004 og […] i 2005. For det andet en kontrakt om bulktransport af granulat, som medførte en omsætningsstigning på […] i 2004 og […] i 2005. IFB har haft en avance på disse to kontrakter, hvilket bekræfter, at IFB's praksis ikke indebar konkurrencehæmmende virkninger.

([22]) Gennemsnittet af prisstigningerne er opnået ved at vægte terminalerne i forhold til deres omsætning.
([23]) IFB ejede 368 vogne og havde indgået langtidslejekontrakter for 376 andre vogne.
([24]) I begyndelsen af 2006 ejede IFB 204 vogne og havde indgået langtidslejekontrakter for 173 andre vogne.

(174) For det fjerde mener den belgiske regering, at det forhold, at IFB gav sine konkurrenter adgang til sine terminaler på logistikmarkedet, ligeledes skal betragtes som en væsentlig, afbødende foranstaltning.

(175) For det femte mener den belgiske regering, at den begrænsede konkurrencefordrejning, som kunne anses for at være en følge af IFB's omstruktureringsstøtte, reduceres endnu mere af følgende faktorer:

— Liberaliseringen af jernbanevaretransportområdet i Belgien. De belgiske myndigheder har i overensstemmelse med gældende europæiske bestemmelser åbnet dette marked for konkurrence (fra marts 2003 for international transport efterfulgt af en fuldstændig liberalisering pr. 1. januar 2007) ([25]). Denne åbning har bestemt haft en virkning, hvilket også fremgår af DLC's og på det seneste også Fret SNCF's aktiviteter. I sin beslutning N 386/2004, Fret SNCF, betragtede Kommissionen en sådan liberalisering som en afbødende foranstaltning for konkurrenterne

— Flere andre af SNCB/IFB's konkurrenter (bl.a. Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex og ACTS) har allerede modtaget eller vil sandsynligvis inden længe modtage deres licenser

— SNCB (B-Cargo) leverer allerede på nuværende tidspunkt jernbanetransportydelser til IFB's konkurrenter, både til leverandører af kombineret (intermodal) transport som HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Cargo og ICF, og til leverandører af speditionsydelser som Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret og East Rail Expedition

— Som Kommissionen anfører i sin beslutning i sagen N 386/2004, Fret SNCH, er betingelserne for jernbane- og vejtransport ikke ens og er til fordel for vejtransporten.

(176) Ifølge den belgiske regering førte liberaliseringsforanstaltningerne til en betydelig kapacitetsstigning på logistikmarkedet, hvilket kan ses af IFB's konkurrenters aktiviteter i perioden 2003-2005. Ifølge den belgiske regering er konkurrencen koncentreret om det intermodale segment, hvor fem af IFB's konkurrenter i samme periode lancerede i alt 12 nye forbindelser.

3.3.3.3. Begrænsning af kapitalforhøjelsen til et minimum.

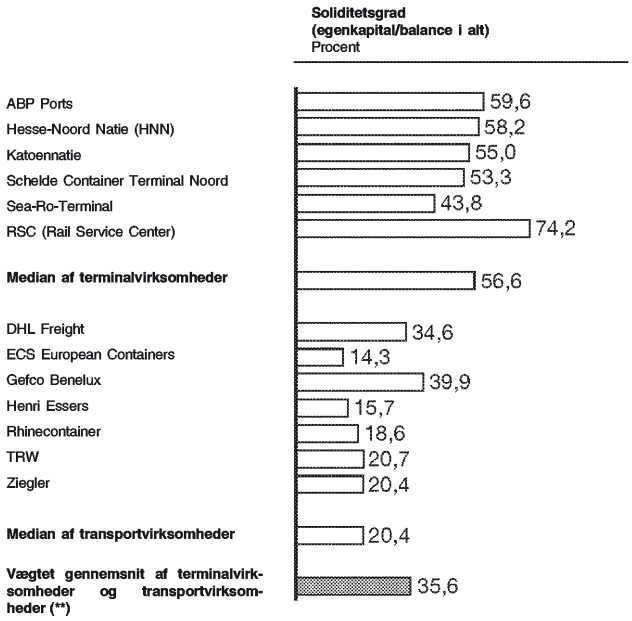
(177) Ifølge den belgiske regering har SNCB og IFB udarbejdet en detaljeret analyse af IFB's kapitalbehov på grundlag af resultaterne pr. 31. december 2005 og forventningerne for 2006. Formålet var at sætte IFB i stand til at fortsætte sine aktiviteter på markedet for godsomladning og logistik med en soliditetsgrad svarende til konkurrenternes på disse markeder.

(178) I forhold til de oplysninger, som Kommissionen modtog før åbningsskrivelsen (se punkt 265-269), har SNCB og IFB indhentet yderligere oplysninger om den gennemsnitlige soliditetsgrad for de af IFB's konkurrenter, der driver terminaler, og de transportfirmaer, der konkurrerer med IFB. Soliditetsgraden (forstået som forholdet mellem egenkapital og de samlede aktiver) for de pågældende firmaer kan ses i nedenstående skema 16.

([25]) Denne fuldstændige markedsåbning, som er omfattet af direktiv 91/440/EF, blev gennemført med kongeligt dekret af 13. december 2005.

Skema 16

Soliditetsgrad — udvalgte sammenlignelige virksomheder, 2004 (*)



(*) Der er brugt data for 2003 for ABP, HNN og Sea-Ro-terminalen, da deres regnskaber for 2004 endnu ikke var offentliggjort.
(**) Vægtet på baggrund af anvendelsen af IFB's aktiver (42 % terminal, 58 % transport).

Kilde: Belfirst; Amadeus; IFB

(179) Det fremgår af skema 16, at medianen for terminaloperatørernes soliditetsgrad er 56,6 %, mens den for transportfirmaerne er 20,4 %. Da IFB arbejder inden for begge sektorer, vil IFB's soliditetsgrad på baggrund af de nævnte »benchmarks« være mindst 35,6 %. Sidstnævnte procent er fremkommet ved at vægte IFB's operationelle anlægsaktiver på følgende måde:

— 42 % af IFB's operationelle anlægsaktiver (målt til deres bogførte nettoværdi, dvs. efter afskrivninger og nedskrivninger) anvendes til terminalaktiviteter

— 58 % af IFB's operationelle anlægsaktiver anvendes til transportaktiviteter (logistik).

(180) De belgiske myndigheder gør opmærksom på, at IFB's mål for soliditetsgrad også stemmer overens med den reelle soliditet for selskaber som Gosseling (38,9 %) og Hupac (34,9 %), der som IFB kombinerer drift af terminaler og logistikaktiviteter.

(181) På grundlag af IFB's mål for soliditetsgrad på 35,6 % og en samlet gæld på 128,1 mio. EUR (skøn pr. 30. juni 2006) skulle IFB's kapitalforhøjelse således ifølge de belgiske myndigheders beregninger indebære en konvertering til kapital af gæld på mindst 95,3 mio. EUR.

3.3.3.4. IFB's eget bidrag

(182) Ifølge de belgiske myndigheder udgør SNCB's samlede bidrag til IFB's omstrukturering 95,3 mio. EUR, hvilket svarer til den forventede kapitalforhøjelse. Fra dette beløb skal trækkes det beløb, som var afsat til koncernens franske datterselskaber, nemlig 39,1 mio. EUR. Restbeløbet — 56,2 mio. EUR — var dermed SNCB's bidrag til omstruktureringen af koncernens ikke-franske aktiviteter.

(183) De belgiske myndigheder præciserer, at finansieringsbehovet til IFB's ikke-franske aktiviteter i omstruktureringsperioden (fra 1. januar 2003 til 30. juni 2006) var 106,3 mio. EUR. Af dette beløb dækkes 56,2 mio. EUR af SNCB og 50,1 mio. EUR af IFB's egne ressourcer. IFB's bidrag til de samlede udgifter til omstruktureringsaktiviteterne i Belgien udgjorde 47,1 %.

(184) Nedenstående skema viser, hvordan finansieringen er fordelt:

Finansieringskilder og -behov

(scenario, hvor konverteringen af fordringen på 63 mio. EUR udgør en »omkostning« ved omstruktureringen)

(EUR 1 000)

	Omstruktureret del	Afhændelser Frankrig	I alt
Periode: 1.1.2003-30.6.2006			
A **FINANSIERINGSBEHOV**			
A.1. Omstruktureringsomkostninger			
A.1.1. Bruttodriftstab (cash-drain) ekskl. følger af produktivitetsforbedringer	– 27 916		– 27 916
(svarer til bruttodriftstab for 2002 i forhold til 6 mdr. for 2006)			
A.1.2. Ekstraordinære udgifter	– 32		– 32
A.2. Kapitalbehov under omstruktureringen			
A.2.1. Udsving i behov for driftskapital (forhøjelse)	– 7 685	– 8 000	– 16 559
A.2.2. Genanskaffelsesinvesteringer i ikke-finansielle anlægsaktiver	– 6 611		– 8 611
A.2.3. Investeringer i finansielle anlægsaktiver (andele)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3. Betaling af gæld og renter			
A.3.1. Til andre (finansielle) kreditorer end SNCB			
A.3.1.1. Betaling af renter	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2. Betaling af finansiel gæld	– 16 559		– 16 559
A.3.2. Til SNCB			
A.3.2.1. Tilbagebetaling af gæld forud for 2003	– 33 200	– 29 900	– 53 000
A.3.2.2. Betaling af akkumulerede renter pr. 30.6.2006 af gæld fra før 2003	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3. Betaling af akkumulerede renter pr. 30.6.2006 af kreditfaciliteten	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4. Betaling af akkumulerede renter pr. andet halvår 2005 og første halvår 2006	– 3 100	– 2 100	– 6 200
A.4. Skatter (periodeafgrænsning, skatteår 1999)	– 77		– 77
Behov i alt (A1 + A2 + A3 + A4)	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(EUR 1 000)

		Omstruktureret del	Afhændelser Frankrig	I alt
B	**FINANSIERINGSKILDER**			
B.1.	Finansiering fra SNCB			
B.1.1.	Kreditfacilitet (til senere konvertering til kapital)	13 300	1 700	15 000
B.1.2.	Kapitalforhøjelse (udover konvertering af kreditfacilitet)	42 920	37 380	90 300
	Samlet bidrag fra SNCB (Subtotal B.1.)	***56 220***	***39 080***	***95 300***
B.2.	IFB's finansieringsbidrag			
B.2.1.	Produktivitetsforbedringer			
B.2.1.1.	Delvist eller helt bortfald af bruttodriftstabet under pkt. A.1.1	26 167		26 167
B.2.1.2.	Bruttodriftsoverskud fra 2004, 2005 og 2006	10 429		10 429
B.2.2.	Finansindtægter	1 368		1 368
B.2.3.	Udsving i driftsmiddelbehov (fald)	2 687		2 687
B.2.4.	Salg af ikke-finansielle anlægsaktiver (især OCHZ-terminalen i 2004)	4 771		4 771
B.2.5.	Salg af finansielle anlægsaktiver (andele)	1 267	8 020	9 287
B.2.6.	Finansgæld i kreditinstitutter	3 300		3 300
B.2.7.	Ekstraordinære indtægter	1 105		1 105
	Samlet bidrag fra IFB (Subtotal B.2)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Kilder i alt (B1 + B2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	Finansiering fra SNCB i % af total	52,9 %		
	Finansiering fra IFB i % af total	47,1 %		
		EGET BIDRAG	PRIVAT INVESTOR	

(185) Belgien har følgende præciseringer til dette skema.

(186) Finansieringsbehovet er inddelt i følgende kategorier:

— Direkte omkostninger ved omstruktureringen (afsnit A.1): Disse omkostninger består især af det akkumulerede bruttodriftstab (cash drain) uden hensyntagen til produktivitetsforbedringer. Tages der ikke hensyn til de produktivitetsforbedringer, som IFB har indført i løbet af gennemførelsen af omstruktureringsplanen, ville der have været samme bruttodriftstab i 2003, 2004 og 2005 som i 2002, dvs. et årligt beløb på 8 mio. EUR som vist i nedenstående skema. Finansieringsbehovet for 2006 begrænses til halvdelen af dette beløb i scenariet med en kapitalforhøjelse pr. 30. juni 2006. Hvis hele omstruktureringsperioden ses under ét, ville IFB's bruttodriftstab have beløbet sig til 27,9 mio. EUR uden produktivitetsforbedringerne.

(tusind EUR)

	2002	2003	2004	2005 Skøn	2006 Budget (indtil 30.6)	2003-30.6.2006 kumuleret
Driftsresultat	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ afskrivninger og nedskrivninger på fast ejendom	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ nedskrivninger af omsætningsaktiver	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ henlæggelser	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Bruttodriftsresultat	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Bruttodriftstab (cash drain) ekskl. følger af produktivitetsforbedringer		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— Kapitalbehov under omstruktureringen (udsving i behov for driftskapital og investeringer i omstruktureringsperioden, afsnit A.2): Disse omkostninger er de nødvendige investeringer i omstruktureringsperioden. Der var behov for flere driftsmidler til at finansiere løbende arbejde, udligne forskellen mellem kommercielle fordringer og gældsforpligtelser og bevare en tilstrækkelig likviditet. Investeringer i udskiftning af materielle anlægsaktiver har været nødvendige for at kunne fortsætte IFB's aktiviteter under gennemførelsen af omstruktureringsplanen. Formålet var ikke at øge IFB's kapacitet, men at investere i udskiftning af aktiver, som var udtjente og helt nedskrevne, samt forskellige investeringer i f.eks. køretøjer, computere, mindre bygningsrenoveringer osv. Investeringen på 0,6 mio. EUR i finansielle anlægsaktiver i 2004 hang sammen med omstruktureringen af datterselskabet IFB Maritime Germany: IFB Maritime Germany blev opkøbt af Haeger & Schmidt International, og Haeger & Schmidt International's andel i RKD blev overført til IFB.

— Tilbagebetaling af gæld og renter (afsnit A.3): Ud over renter og tilbagebetaling af finansiel gæld til kreditinstitutter omfatter denne kategori renter og tilbagebetaling af gæld til SNCB. Gælden på 33,2 mio. EUR er den del af gælden på 63 mio. EUR, som ikke vedrører de franske datterselskaber. Renterne på 1,4 mio. EUR, som skulle betales i 2006, er renter, der ikke indgår i kapitalforhøjelsen (for at begrænse kapitalforhøjelsen til et minimum). De øvrige renter (i alt 9,7 mio. EUR) indgår i kapitalforhøjelsen. Alle renter er renter af gæld i forbindelse med IFB's ikke-franske aktiviteter.

— Skatter og afgifter (afsnit A.4): Skatter og afgifter betalt i 2004 er en regulering af skatteåret 1999.

(187) Ifølge Belgien er disse finansieringsbehov blevet dækket dels af IFB, dels af SNCB. Med hensyn til IFB's bidrag (afsnit B.2) fremsender Belgien følgende supplerende oplysninger:

— I omstruktureringsperioden har IFB opnået betydelige produktivitetsforbedringer (se afsnit B.2.1). Disse resultater har forbedret bruttodriftsresultatet, således at tabet for 2002 var delvist forsvundet i 2003 og helt væk i 2004, 2005 og 2006. Desuden udviste 2004 og 2005 et overskud, hvilket også forventes at være tilfældet for 2006. Disse resultater bekræfter fremskrivningerne, som er udarbejdet på grundlag af de faktorer, som IFB havde kendskab til, da omstruktureringsplanen blev udarbejdet (se beslutningens punkt 74 og 75)

— Forskellige finansindtægter (afsnit B.2.2): Det drejer sig om 1,4 mio. EUR. Disse finansindtægter er renter, som IFB har akkumuleret fra sine bankkonti. Disse indtægter kunne forudses, da omstruktureringsplanen blev udarbejdet, fordi de svarer til EURIBOR-renter for beløb, som IFB med rimelighed kunne forvente af sine konti på baggrund af fremskrivningerne i omstruktureringsplanen

— Ekstraordinære indtægter (afsnit B.2.8): Det drejer sig om 1,1 mio. EUR. Disse ekstraordinære indtægter stammer fra overskud fra IFB's salg af 263 EAOS-togvogne […]. Da omstruktureringsplanen blev udarbejdet i 2003, kunne dette overskud forventes, fordi markedet for EAOS-vogne var kendetegnet af en stor efterspørgsel efter denne vogntype fra især Østeuropa

— I 2004-2005 frigjorde IFB 2,7 ca. mio. EUR på grund af det faldende behov for driftsmidler (afsnit B.2.3)

— IFB har delvist finansieret udgifterne i forbindelse med omstruktureringen gennem salg af aktiver (afsnit B.2.4-B.2.5). Ud over salg af forskellige aktiver af relativt begrænset værdi udgøres denne del af bidraget hovedsagelig af salg i 2004 af aktiver, som bruges i OCHZ-terminalen. Den fælles ejendomsret (50 %) til de aktiver, som OCHZ brugte, blev overdraget […] (se post B.2.4 i 2004), og IFB har fået et tilsvarende beløb på 0,9 mio. EUR tilbage som driftsmidler fra OCHZ (se post B.2.5 for 2004)

— I 2003 fik IFB et banklån på 2 mio. EUR i ING Bank (se post B.2.6). I 2006 har IFB finansieret købet af »reach stackers« med et eksternt lån på 1,3 mio. EUR.

(188) Belgien mener at have bidraget til omstruktureringsplanen med egne ressourcer, således som det kræves i rammebestemmelserne fra 1999.

4. VURDERING

4.1. Vurdering af rednings- og omstruktureringsforanstaltningernes karakter af støtte

(189) Det fremgår af EF-traktatens artikel 87, stk. 1, at »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, er uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.«

4.1.1. *Statsstøtte eller støtte, der ydes ved hjælp af statsmidler*

(190) Det første spørgsmål er, om SNCB's støtte til IFB er »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler«. Ifølge dom afsagt af Domstolen i sagen Stardust Marine ([26]) er dette kriterium opfyldt, hvis støtten kan betegnes om statsmidler, og hvis de kan tilregnes staten, i det foreliggende tilfælde Belgien.

4.1.1.1. Statsmidler

(191) Kommissionen konstaterer, at SNCB er en offentlig virksomhed som omhandlet i artikel 2 i direktiv 80/723/EF: Den belgiske stat ejer 100 % af SNCB's tegnede kapital, og bestyrelsen og den administrerende direktør er udnævnt af kongen ved anordning vedtaget i et ministermøde. Kriterierne i direktivets artikel 2, stk. 2, litra a) og c), er således opfyldt.

(192) I denne sammenhæng »skal for det første fremhæves, at det ifølge Domstolens faste praksis ikke er nødvendigt i alle tilfælde at godtgøre, at der har fundet en overførsel af statsmidler sted, for at den fordel, som er ydet en eller flere virksomheder, kan anses for en statsstøtte ifølge artikel 87, stk. 1, EF […]. Det er ikke nødvendigt, at de beløb, som er anvendt til den pågældende foranstaltning, tilhører statskassen, men det er tilstrækkeligt til at anse dem for statsmidler, at de til stadighed er under de offentlige myndigheders kontrol og dermed står til rådighed for de kompetente nationale myndigheder« ([27]).

(193) Kommissionen skønnede derfor i sin åbningsskrivelse (punkt 136-138), at de midler, som var stillet til rådighed for IFB, skulle betegnes som statsstøtte.

([26]) Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen, jf. fodnote 13, præmis 37.

([27]) Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen, jf. fodnote 13, præmis 52 og 55.

(194) Belgien bestrider, at alle de midler, som SNCB råder over, udgør statsmidler. Kommissionen besvarer Belgiens tre argumenter som følger:

(195) Sondringen mellem de af SNCB's midler, der anvendes til levering af offentlige tjenesteydelser, og de midler, der anvendes til kommercielle aktiviteter, er ikke relevant i lyset af dommen i Stardust Marine-sagen. Denne dom omhandlede midler fra en offentlig bank, hvilket viser, at en offentlig virksomheds midler, der anvendes til kommercielle aktiviteter, også kan betegnes som statsmidler.

(196) Argumentet med, at SNCB's formue ikke er til rådighed for Belgien, men afsat til gennemførelse af SNCB's formål, kan heller ikke godtages. Det forhold, at Belgien ejer 100 % af SNCB's selskabskapital, at denne kapital er under konstant offentlig kontrol, og at staten på ethvert tidspunkt kan beslutte at privatisere SNCB, viser, at SNCB's formue er til den belgiske stats rådighed. Kommissionen konstaterer desuden, at den belgiske stat udnævner medlemmerne af tilsynsrådet og den administrerende direktør, hvilket giver den en vis kontrol med virksomheden.

(197) Argumentet om, at de foranstaltninger, som SNCB har tildelt IFB, ikke skulle medføre et tab for den belgiske stat, er forkert af følgende grunde: Da Belgien ejer SNCB, vil enhver dårlig investering, som mindsker SNCB's værdi, også mindske den belgiske stats formue.

(198) Kommissionen konkluderer derfor, at de foranstaltninger, der er genstand for undersøgelsen, er blevet finansieret med statsmidler.

4.1.1.2. Tilregnelse

(199) Med hensyn til nødvendigheden af, at foranstaltningerne skal kunne tilregnes den pågældende stat, hedder det i Stardust Marine-dommen, at »…den omstændighed, at en offentlig virksomhed er undergivet statslig kontrol, er derfor ikke i sig selv tilstrækkelig til at tilregne staten de af den trufne foranstaltninger, såsom finansiel støtte. Det er også nødvendigt at undersøge, om de offentlige myndigheder på den ene eller den anden måde må anses for at være impliceret i vedtagelsen af disse foranstaltninger« ([28]).

(200) Det fremgår af Domstolens retspraksis, at Kommissionen skal undersøge kriteriet om tilregnelse af staten fra sag til sag. Domstolen erkender, at »det normalt er meget vanskeligt for tredjemand, netop på grund af de privilegerede forbindelser mellem staten og de offentlige virksomheder, at påvise i et konkret tilfælde, at en offentlig virksomhed har truffet støtteforanstaltninger efter anvisning fra offentlige myndigheder«. Ifølge retspraksis »må det af disse grunde antages, at en støtteforanstaltning, som er truffet af en offentlig virksomhed, efter omstændighederne kan tilregnes staten på grundlag af en bedømmelse af sagens omstændigheder som helhed og den sammenhæng, hvori foranstaltningen er truffet« ([29]).

(201) Domstolen forklarer derefter, hvilke kriterier der kan anvendes til at påvise tilregnelsen:

»en støtteforanstaltning, som er truffet af en offentlig virksomhed, efter omstændighederne kan tilregnes staten på grundlag af en bedømmelse af sagens omstændigheder som helhed og den sammenhæng, hvori foranstaltningen er truffet. Hvad dette spørgsmål angår, har Domstolen eksempelvis taget hensyn til, at det pågældende organ ikke kunne træffe den anfægtede beslutning uden at tage hensyn til kravene fra de offentlige myndigheder (jf. bl.a. dommen i sagen Van der Kooy m.fl. mod Kommissionen, præmis 37), eller at de offentlige virksomheder, gennem hvem støtten var ydet, var forpligtet til, ud over de organisatoriske forhold, hvorved de offentlige virksomheder var knyttet til staten, at tage hensyn til direktiverne fra en »comitato interministeriale per la programmazione economica« (CIPE) (jf. dommene af »21.3.1991« i sag C-303/88, Italien mod Kommissionen, præmis 11 og 12, og i sag C-305/89, Italien mod Kommissionen, præmis 13 og 14).

Også andre omstændigheder kan have betydning for, om en stat kan tilregnes en støtteforanstaltning, der er truffet af en offentlig virksomhed, nemlig navnlig om denne er integreret i den offentlige forvaltning, karakteren af dens aktiviteter og om disse udøves på markedet under normale konkurrencevilkår med deltagelse fra private erhvervsdrivende, virksomhedens juridiske status - det være sig, om den henhører under den offentlige ret eller privatrettens regler for selskaber — udstrækningen af de offentlige myndigheders kontrol med administrationen af virksomheden eller enhver anden omstændighed, som i det konkrete tilfælde indicerer, at de offentlige myndigheder er impliceret deri, eller som tværtimod sandsynliggør, at de ikke er impliceret i vedtagelsen af en foranstaltning, når der endvidere henses til dennes rækkevidde, indhold eller hermed forbundne betingelser« ([30]).

(202) I åbningsskrivelsen (punkt 140-150) sondrer Kommissionen i henseende til tilregnelsen af foranstaltningen mellem tidsrummet forud for kontraktens indgåelse den 7. april 2003 og tidsrummet herefter. I lyset af Belgiens betragtninger forekommer det mere hensigtsmæssigt at sondre mellem tre forskellige perioder:

([28]) Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen, jf. fodnote 13, præmis 52 og 55.

([29]) Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen, jf. fodnote 13, præmis 53 og 54.

([30]) Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen, jf. fodnote 13, præmis 55 og 57.

— perioden forud for 19. juli 2002 (hvor SNCB's bestyrelse vedtog at godkende tildelingen af et likviditetsforskud og acceptere, at en kapitalforhøjelse i IFB var »sandsynlig«)

— perioden fra 19. juli 2002 til 20. december 2002 (hvor SNCB's bestyrelse besluttede at godkende princippet om en kapitalforhøjelse i IFB og tillade direktionen at indlede forhandlinger om rammekontrakten af 7. april 2003)

— perioden efter 20. december 2002.

Perioden forud for bestyrelsens beslutning den 19. juli 2002

(203) Med hensyn til perioden forud for bestyrelsens beslutning er spørgsmålet, om den belgiske stat kan tilregnes den langmodighed, som SNCB's ledelse (direktionen) har udvist ved ikke at kræve betaling af IFB for transportserviceydelserne efter 2000. I åbningsskrivelsen (punkt 141-142) udtrykker Kommissionen tvivl om, hvorvidt beslutningen om at acceptere, at fakturaer systematisk ikke blev betalt i perioden fra udgangen af 2000 til begyndelsen af 2003, var blevet truffet uden indgreb fra den belgiske stat.

(204) I henhold til den belgiske regerings svar blev SNCB's bestyrelse først informeret om denne praksis den 19. juli 2002, og regeringskommissæren fik det også at vide på dette tidspunkt. Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra tredjeparter.

(205) Kommissionen har fundet bemærkninger om IFB i protokollerne fra kammerets og senatets forhandlinger af hhv. 6. marts 2002, 24. januar 2002 og 28. februar 2002 i forbindelse med en bredere debat mellem deputerede og senatorer om åbningen af jernbanemarkedet og indledningen af ABX-sagen. Den har efterfølgende anmodet den belgiske regering om at fremsende undersøgelserne fra Boston Consulting Group og Team Consult, som blev nævnt under disse debatter, samt den belgiske regerings beslutning af 22. februar 2002, som også var blevet drøftet.

(206) En analyse af disse dokumenter har ikke afsløret, at den belgiske regering skulle have været indblandet i SNCB's beslutninger om IFB's fremtid.

(207) Derved opstår spørgsmålet om, hvorvidt ledelsens langmodighed i en offentlig virksomhed som beskrevet i beslutningens punkt 203 kan tilregnes den belgiske stat, når der ikke er tegn på, at myndighederne har grebet specifikt ind, da situationen opstod.

(208) Ifølge lov af 1993 om oprettelse af SNCB som offentligretligt aktieselskab styres virksomheden af SNCB's uafhængige ledelse, dvs. den administrerede direktør og medlemmerne af direktionen, uden indgreb fra de offentlige myndigheder. Da der ikke foreligger beviser for, at staten har grebet ind i IFB-sagen, må Kommissionen konkludere, at SNCB's ledelses beslutning om at acceptere, at IFB ikke betalte sine fakturer i perioden ultimo juli 2000-juli 2002, ikke kan tilregnes den belgiske stat.

Periode fra bestyrelsens beslutning den 19. juli 2002 til bestyrelsens beslutning den 20. december 2002

(209) Den 19. juli 2002 vidste SNCB's bestyrelse og dermed også regeringskommissæren, der repræsenterer Belgiens interesser i bestyrelsen, at IFB ikke havde betalt sine fakturaer siden udgangen af 2000, og den godkendte at tildele IFB et forskud på 2,5 mio. EUR i løbet af andet halvår af 2002.

(210) Kommissionen skal i den sammenhæng kontrollere, om kriterierne fra Stardust Marine-sagen gør det muligt at tilregne den belgiske stat SNCB's bestyrelses beslutning. Det skal med andre ord undersøges, om regeringskommissærens tilstedeværelse i bestyrelsen, selvom han ikke konkret har grebet ind vedrørende den pågældende foranstaltning alligevel gør det muligt at tilregne den belgiske stat beslutningen. Imidlertid fremgår det af de oplysninger, som Kommissionen råder over, at hverken undersøgelsen af sagen eller bemærkninger fra tredjeparter har afsløret beviser for, at den belgiske regering skulle have søgt at påvirke bestyrelsens beslutning af 19. juli 2002. Da SNCB er en selvstændig, offentlig virksomhed med status af offentligretligt aktieselskab, kan direktionen lede den helt uafhængigt af den belgiske stat. Med hensyn til regeringskommissærens tilstedeværelse i SNCB's bestyrelse tager Kommissionen til efterretning, at dennes rolle er begrænset (se også Revisionsrettens beretning herom): Regeringskommissæren kunne ikke gribe ind i forbindelse med beslutningen af 19. juli 2002, medmindre denne beslutning kunne være til skade for SNCB's levering af offentlige tjenesteydelser. I lyset af støttebeløbets størrelse (2,5 mio. EUR) og støttens form (rentebærende likviditetsforskud) må det konstateres, at beslutningen ikke ville kunne skade SNCB's levering af offentlige tjenesteydelser. ([31])): Regeringskommissæren kunne ikke gribe ind i forbindelse med beslutningen af 19. juli 2002, medmindre denne beslutning kunne være til skade for SNCB's levering af offentlige tjenesteydelser. I lyset af støttebeløbets størrelse (2,5 mio. EUR) og støttens form (rentebærende likviditetsforskud) må det konstateres, at beslutningen ikke ville kunne skade SNCB's levering af offentlige tjenesteydelser.

([31]) Revisionsretten: »Le bon emploi des deniers publics par la S.N.C.B.; Audit effectué en exécution de la résolution de la Chambre des représentants du 11. mai 2000«, Bruxelles, maj 2001.

(211) På baggrund af disse oplysninger konkluderer Kommissionen, at SNCB's tildeling af et forskud på 2,5 mio. EUR til IFB til at opretholde en kommerciel aktivitet, der ikke har nogen forbindelse med offentlige tjenesteydelser, ikke kan tilregnes den belgiske stat.

(212) Kommissionen konkluderer, at der i den foreliggende sag ikke findes beviser vedrørende den belgiske administrations deltagelse, aktiviteternes art eller status, som gør det muligt at tilregne den belgiske stat bestyrelsens beslutning af 19. juli 2002 om at tildele IFB et forskud på 2,5 mio. EUR.

Perioden efter bestyrelsens beslutning den 20. december 2002

(213) Den 20. december 2002 besluttede bestyrelsen af indgå en kontrakt med IFB vedrørende redningsforanstaltninger og omstruktureringsforanstaltninger samt at godkende en kapitalforhøjelse i IFB.

(214) Kommissionens analyse af sagen, som fremgår af åbningsskrivelsens punkt 143-150, har afdækket tre konkrete beviser for, at den belgiske stat kan tilregnes disse rednings- og omstruktureringsforanstaltninger til fordel for IFB. Disse beviser er:

— Omstruktureringsplanen blev forelagt den belgiske stat til godkendelse

— Presseartikler, der påviser, at den belgiske regering havde en kraftig indflydelse på SNCB i løbet af 2003

— Omfanget og indholdet af samt betingelserne i rammekontrakten af 7. april 2003.

(215) I deres svar på åbningsskrivelsen betvivler de belgiske myndigheder, at disse tre beviser skulle være tilstrækkelige til at fastslå, at foranstaltningerne skulle kunne tilregnes den belgiske stat i overensstemmelse med Stardust Marine-sagen. Kommissionen gentager nedenfor bevisernes indhold og gør rede for, hvorfor den belgiske regerings argumenter ikke kan godtages.

a) *De offentlige myndigheders godkendelse (præmis 56 i Stardust Marine-dommen)*

(216) I Domstolens domme i sagerne Van der Kooy ([32]), Italien mod Kommissionen ([33]), og Kommissionen mod Frankrig ([34]) og Kommissionen mod Frankrig var godkendelsen kombineret med andre forhold, som påviste myndighedernes indflydelse. I sin beslutning vedrørende Space Park Development GmbH, som var den første beslutning, Kommissionen baserede på Stardust Marine-dommen, tilregnes staten en støtte, fordi det pågældende lån skulle godkendes af delstaten Bremen ([35]) og Kommissionen mod Frankrig var godkendelsen kombineret med andre forhold, som påviste myndighedernes indflydelse. I sin beslutning vedrørende Space Park Development GmbH, som var den første beslutning, Kommissionen baserede på Stardust Marine-dommen, tilregnes staten en støtte, fordi det pågældende lån skulle godkendes af delstaten Bremen ([36]). Følgelig udgør forelæggelsen af en foranstaltning for en medlemsstat til godkendelse et bevis for tilregnelse.

(217) I den foreliggende sag er SNCB's og IFB's bestyrelser i medfør af rammekontraktens artikel 2 forpligtede til at forelægge den belgiske stat omstruktureringsplanen til godkendelse ([37]). Det udgør derfor et første bevis for, at SNCB's beslutning om at omstrukturere IFB kan tilregnes den belgiske stat.

(218) Den belgiske regering anfører, at SNCB og IFB, til forskel fra hvad der er anført i rammekontrakten, i sidste instans ikke forelagde den belgiske regering omstruktureringsplanen til godkendelse, fordi det ville have været en overtrædelse af SNCB's kommercielle selvstændighed.

([32]) Domstolens dom af 2. februar 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV m.fl. mod Kommissionen (forenede sager C-67/85, C-68/85 og 70/85, Sml. 1988, s. 219).

([33]) Domstolens dom af 21. maj 1991, Frankrig mod Kommissionen (sag C-303/88, Sml. 1991 I, s. 1433, og sag C-305/89, Sml. 1991 I, s. 1603).

([34]) Domstolens dom af 30. maj 1985, Frankrig mod Kommissionen (290/83, Sml. 1985, s. 439).

([35]) Statens udnævnelse af ledelsen for dommene Kommissionen mod Italien, finansiering foretaget af en offentlig instans, tildelingsbetingelser, som svarer til betingelserne for almindelig statsstøtte, regeringens beskrivelse af støtten som støtte, der indgår i en pakke af statslige foranstaltninger for dommen Kommissionen mod Frankrig.

([36]) Kommissionens beslutning af 17. september 2003 om Tysklands statsstøtte til fordel for Space Park Development GmbH (EUT L 61 af 27.2.2004, s. 66), betragtning 30.

([37]) Artikel 4 har følgende ordlyd: »Parterne bekræfter, at de tilsigter at gennemføre følgende foranstaltninger, i det omfang de er forenelige med den omstruktureringsplan, der er godkendt af de to bestyrelser, den belgiske stat og om nødvendigt af Europa-Kommissionen og med forbehold af IFB's aktionærers godkendelse.«

(219) Som allerede forklaret i åbningsskrivelsen (punkt 146-147) betyder dette forhold ikke, at beviset for tilregnelse falder bort: Det forekommer udelukket, at de to parter til kontrakten, SNCB og IFT, ville medtage en sådan klausul i kontrakten, hvis den belgiske regering ikke havde haft nogen indflydelse i den retning.

(220) At den belgiske regering påstår, at den ikke er blevet formelt hørt om omstruktureringen, er ikke nok til at udelukke, at den kan have haft en uformel indflydelse i forbindelse med udarbejdelsen af rammekontrakten af 7. april 2003 og heller ikke, at planen var blevet godkendt. Som Domstolen konstaterer i dommen Stardust Marine, »er det normalt meget vanskeligt for tredjemand, netop på grund af de privilegerede forbindelser mellem staten og de offentlige virksomheder, at påvise i et konkret tilfælde, at en offentlig virksomhed har truffet støtteforanstaltninger efter anvisning fra offentlige myndigheder«. Alene det at kontrakten mellem parterne omfatter den belgiske stats godkendelse, er et kraftigt indicium for, at den belgiske regering har været inddraget.

(221) Den belgiske regering anfører i sit svar på åbningsskrivelsen, at bestemmelsen i rammekontraktens artikel 2 ikke vedrørte selve omstruktureringsplanen, men Belgiens anmeldelse af rammekontrakten til Kommissionen.

(222) Kommissionen finder ikke dette argument overbevisende. Hvis parterne i rammekontrakten alene havde tænkt på Belgiens anmeldelse til Kommissionen, ville de have skrevet dette udtrykkeligt i kontraktens artikel 2. Belgiens forslag til fortolkning strider mod kontraktens bogstav.

(223) Kommissionen konkluderer derfor, at kontraktens artikel 2 vedrører de belgiske myndigheders godkendelse af foranstaltningerne og er et indicium for, at de pågældende foranstaltninger kan tilregnes den belgiske stat.

b) *Presseartikler*

(224) Yderligere indicier for, at den belgiske regering har været inddraget i denne sag, skal findes i forskellige presseartikler. I en artikel i La libre Belgique af 19. maj 2003 ([38]) nævnes således SNCB's pressekontor, som forklarer, at Belgien endnu ikke havde anmeldt redningsforanstaltningerne til Kommissionen den 19. maj 2003 ([39]), selvom rammekontrakten var underskrevet den 7. april 2003, fordi »den belgiske stat har noget at skulle have sagt«. I en artikel fra marts 2003 offentliggjort på webstedet www.cheminots.be siges der følgende om Karel Vinck, daværende administrerende direktør for SNCB, i forbindelse med ABX- og IFB-sagerne: »Han kræver tilstrækkelig stor handlefrihed for selskabets management«. Det er underforstået, at SNCB's ledelse mente, at staten blandede sig for meget i dens sager.

(225) Belgien tilbageviser dette indicium. Med hensyn til artiklen i La libre Belgique anfører Belgien, at den føderale magt kun havde noget at skulle have sagt med hensyn til Belgiens anmeldelse af rammekontrakten til Kommissionen. Men teksten i presseartiklen og SNCB's meddelelse er klar. Hvis SNCB's pressekontor havde ønsket at sige, at den belgiske regering kun skulle godkende den tekst, der skulle fremsendes til Kommissionen, ville man have sagt, at det problem, der skulle løses, vedrørte formalia og ikke indhold.

(226) Med hensyn til Karel Vincks udtalelser mener de belgiske myndigheder, at de var begrænset til ledelsen af de offentlige tjenesteydelser. Det forekommer ikke særlig troværdigt, da han især blev interviewet om ABX- og IFB-sagerne, der, som den belgiske regering også selv erkender, vedrørte SNCB's kommercielle aktiviteter og ikke de offentlige tjenesteydelser.

c) *Rammekontraktens omfang, indhold og vilkår*

(227) Mere generelt gør Kommissionen opmærksom på præmis 56 i ovennævnte Stardust Marine-dom, hvor det hedder, at »enhver anden omstændighed, som i det konkrete tilfælde indicerer, at de offentlige myndigheder er impliceret deri, eller som tværtimod sandsynliggør, at de ikke er impliceret i vedtagelsen af en foranstaltning, når der endvidere henses til dennes rækkevidde, indhold eller hermed forbundne betingelser« skal indgå i overvejelserne, når det fastslås, om en foranstaltning kan tilegnes en medlemsstat, og som resulterer i, at rækkevidden, indholdet og betingelserne i forbindelse med rammekontrakten udgør supplerende omstændigheder, der indicerer tilegnelse.

(228) Belgien tilbageviser den tredje omstændighed og gentager, at SNCB er fuldstændig selvstændig i henseende til at træffe alle beslutninger bortset fra ledelsen af offentlige tjenesteydelser.

([38]) Presseartikler kan udgøre indicier for tilregnelse, se beslutning vedrørende ABX Logistics (EUT C 9 af 14.1.2004, s. 12) og Sniace SA (EUT L 108 af 30.4.2003, s. 35).

([39]) »Inter Ferry Boats coupée en 2 branches«, online den 19. maj 2003 på auf der Website www.lalibre.be

(229) Kommissionen mener, at loven af 1993, der regulerer SNCB's status som offentligretligt aktieselskab, ganske vist giver SNCB en vis selvstændighed med hensyn til de kommercielle aktiviteter, men minder om, at regeringskommissæren er til stede på alle bestyrelsesmøder og kan forelægge de belgiske myndigheder sager med henblik på at få ophævet en beslutning truffet af bestyrelsen om et forhold, som ikke vedrører leveringen af offentlige tjenesteydelser, hvis denne beslutning »er […] til skade for leveringen af offentlige tjenesteydelser«.

(230) Som allerede klarlagt mener Kommissionen ikke, at regeringskommissæren kunne indbringe beslutningen om at tildele et likviditetsforskud på 2,5 mio. EUR for regeringen, fordi det på grund af beløbets størrelse og dets form ikke kunne være til skade for leveringen af offentlige tjenesteydelser.

(231) Samme vurdering kan ikke gøres gældende for beslutningen om at investere næsten 100 mio. EUR i et selskab, der var på fallittens rand. Denne beslutning skulle få regeringskommissæren til at gribe ind eller til i det mindste informere de belgiske myndigheder, så de kunne træffe foranstaltninger, enten formelt eller uformelt, således som han f.eks. gjorde i 2000 i forbindelse med investeringerne i ABX, den italienske afdeling.

(232) Følgelig mener Kommissionen, at rammekontraktens rækkevidde, indhold og betingelser i sammenhæng med regeringskommissærens beføjelser er en omstændighed, der indikerer tilregnelse.

d) *Konklusion*

(233) Kommissionen konkluderer følgelig, at de omhandlede foranstaltninger skal tilregnes den belgiske stat med hensyn til perioden efter SNCB's bestyrelses beslutning den 20. december 2002.

(234) Derfor skal det analyseres, om de foranstaltninger vedrørende IFB, som SNCB traf efter den 20. december 2002, har udgjort en fordel for modtageren, eller om SNCB tværtimod har handlet som en privat investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår.

4.1.2. *Fordel for støttemodtageren i medfør af princippet om en privat investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår*

(235) Det bør analyseres, om SNCB's bestyrelses beslutning af 20. december 2002 om at forhøje IFB's kapital ved at konvertere forfaldne fordringer og tildele redningsforanstaltninger, som førte til, at SNCB den 7. april 2003 underskrev rammekontrakten med IFB, har medført en økonomisk fordel for IFB, eller om en privat investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår, ville have truffet en tilsvarende beslutning.

(236) Da SNCB's beslutning om, at IFB fra udgangen af 2000 og til december 2002 ikke længere skulle betale sine fakturaer, og om at tildele et forskud på 2,5 mio. EUR ikke kan tilregnes Belgien, er der intet behov for en detaljeret analyse af disse beslutninger.

(237) Redningsforanstaltningerne bestod som nævnt af følgende:

— Indrømmelse af en betalingsfrist for gælden på 63 mio. EUR

— Tildeling af en kreditfacilitet på 15 mio. EUR

— Tildeling af et forskud på 5 mio. EUR, som kan kræves tilbagebetalt.

(238) ændelse af datterselskaberne i Frankrig samt omstrukturering og videreførelse af aktiviteterne i Belgien. Disse foranstaltninger skulle i første omgang finansieres via redningsforanstaltningerne, idet denne finansiering i henhold til omstruktureringsplanen ville blive gjort vedvarende med konverteringen af følgende fordringer til selskabskapital:

— Konverteringen af gæld på 63 mio. EUR, for hvilken der er indrømmet en betalingsfrist, til selskabskapital

— Konverteringen af kreditfaciliteten på 15 mio. EUR til selskabskapital

— Konverteringen af påløbne renter i løbet af betalingsfristen og af kreditfaciliteten til selskabskapital.

(239) For at fastslå om SNCB har handlet som en privat investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår, skal det vurderes, om en privat investor af en størrelse, der kan sammenlignes med SNCB's, og som befinder sig i en situation, der kan sammenlignes med SNCB's, under lignende forhold ville have handlet på samme måde. ([40]).

([40]) Dom af 21. marts 1991, Italien mod Kommissionen, sag C-305/89, præmis 19 og 20.

(240) Retten har præciseret, at den fremgangsmåde, en privat investor følger, ikke nødvendigvis behøver være samme fremgangsmåde som den en almindelig investor, der placerer kapital til forrentning på kortere eller længere sigt, følger, men dog i det mindste skal være et privat holdingselskab eller en privat koncern af virksomheder, som følger en global eller sektorbestemt strukturpolitik, og som lader sig lede af mere langsigtede rentabilitetsudsigter ([41]). Domstolen præciserer, at Kommissionen er forpligtet »til at foretage en fuldstændig gennemgang af alle de væsentlige elementer i den omtvistede transaktion og af dens sammenhæng« for at kunne vurdere, om medlemsstaten har handlet som en privat investor, der handler på normale, markedsøkonomiske vilkår ([42]).

(241) I sit svar på åbningsskrivelsen fremfører Belgien, at SNCB's beslutning om at anmode IFB om at afhænde koncernens franske datterselskaber og også SNCB's beslutning om at anmode IFB om at omstrukturere og videreføre aktiviteterne i Belgien svarer til de beslutninger, som en privat investor, der handler på normale, markedsmæssige vilkår, ville have truffet.

(242) Kommissionen finder imidlertid, at det relevante spørgsmål ikke er, om SNCB ved at afhænde sine datterselskaber i Frankrig og omstrukturere og videreføre aktiviteterne i Belgien har opført sig som en investor, der handler på normale, markedsøkonomiske vilkår, men om SNCB's beslutning om at finansiere disse to foranstaltninger er en beslutning, som en privat investor ville have truffet.

(243) I 2002/2003 skulle SNCB derfor beslutte, om det overordnet set var mindre dyrt at finansiere IFB's omstrukturering (som medførte afhændelse af datterselskaberne i Frankrig og videreførelse af aktiviteterne i Belgien), eller om det var billigere at erklære IFB konkurs. Kommissionens normale praksis er at vurdere, at en privat investor ville have videreført et datterselskabs aktiviteter, hvis en sammenligning mellem omkostningerne ved hhv. at afhænde datterselskabet og at omstrukturere det viser, at førstnævnte overstiger sidstnævnte ([43]).

(244) Derfor skal man først beregne SNCB's omkostninger ved hvert af de to scenarier, omstruktureringen og likvidationen af IFB.

4.1.2.1. Omkostninger ved omstrukturering af IFB

(245) I det første scenario afsætter SNCB 95,3 mio. EUR til finansiering af omstruktureringen af IFB i form af afkald på inddrivelse af fordringer, som konverteres til kapital. Efter omstruktureringen ejer selskabet 100 % af en virksomhed, hvis værdi anslås til 31 mio. EUR, men hvis henlæggelser udgør 34,2 mio. EUR, hvis økonomiske gæld er på 15 mio. EUR (ekskl. gæld til SNCB), og hvis nettoværdi derfor er – 18 mio. EUR. Kommissionen finder, at disse skøn, der er baseret på anerkendte metoder, er realistiske.

(246) Kommissionen konstaterer følgelig, at SNCB i tilfælde af salg af IFB kun ville have kunnet opnå en negativ salgspris.

4.1.2.2. Hypotetiske omkostninger ved likvidationen af IFB

(247) I det andet scenario giver SNCB ligeledes afkald på at inddrive sine fordringer til en samlet værdi af 95 mio. EUR. Belgien mener på grundlag af de oplysninger, der var til rådighed på tidspunktet for indgåelsen af rammekontrakten den 7. april 2003, at likvidationen af IFB's belgiske aktiviteter ville have tvunget SNCB til at afholde yderligere omkostninger på mellem 70,6 og 161,8 mio. EUR. Dette beløb skulle svare til de beløb, som normalt ville have kunnet inddrives ved likvidationen af aktiverne (37,5 mio. EUR) med fradrag af omkostninger i forbindelse med likvidationen af IFB's passiver (67-76,9 mio. EUR) og omkostninger til de medarbejdere hos SNCB, som ville blive fritstillet (41,1 mio.-122,4 mio. EUR), når IFB's aktiviteter ophørte.

(248) Kommissionen tilslutter sig ikke denne analyse. For det første bestrider den, at SNCB skulle betale samtlige IFB's passiver. For det andet bestrider den Belgiens beregning af det supplerende beløb til sociale udgifter.

SNCB's ansvar for IFB's passiver

(249) I modsætning til det af Belgien påståede betyder det forhold, at IFB havde en negativ nettoaktivbeholdning (værdien fra inddrivelsen af aktiverne med fradrag af værdien af forfaldne passiver), ikke, at SNCB i tilfælde af fallit skulle have afholdt det tilsvarende overskydende passivbeløb. Kommissionen erindrer om, at et selskab som IFB i princippet indestår for sine forpligtelser med virksomhedens egen selskabsformue. Aktionærernes ansvar for selskabets forpligtelser overstiger normalt ikke dettes selskabskapital og påvirker derfor ikke de forskellige aktionærers egne formuer. Nogle nationale lovgivninger indeholder mulighed for, at tredjemand har regres over for aktionærerne, men det er kun i ganske særlige tilfælde og på meget strenge betingelser. ([44])

([41]) Dom af 21. marts 1991, Italien mod Kommissionen, sag C-305/89, præmis 19 og 20.

([42]) Dom af 6. marts 2003, WestLB Girozentrale mod Kommissionen (forenede sager T-228/99 og T-233/99, Sml. II 2003, s. 435), præmis 2251).

([43]) Se Kommissionens beslutning af 7. december 2005, sag C53/03, Belgien, omstrukturering af selskabet ABX Logistics, punkt 196 ff.

([44]) Se beslutning om udvidelse af proceduren C53/03, Belgien, ABX Logistics, punkt 61.

(250) Var IFB gået fallit, ville SNCB således have tabt selskabskapitalen, men ikke skullet holde IFB's kreditorer skadesløse. SNCB's udgifter i forbindelse med IFB's fallit i førstnævntes egenskab af aktionær ville således have været nul og ikke 29,5-39,4 mio. EUR, som de belgiske myndigheder påstår.

(251) Kommissionen erkender dog i sin beslutningspraksis, at en virksomhed i SNCB's situation kunne være forpligtet til at afholde omkostninger i sin egenskab af andet end aktionær. ([45]) I dette tilfælde drejer det sig især om følgende udgifter:

— Som kreditor taber SNCB sine fordringer på IFB, i det mindste i forhold til sin andel af de af IFB's passiver, der ikke er dækket af aktiverne. Kommissionen kan acceptere, at denne risiko i lyset af SNCB's rolle i likvidationen af IFB kan vurderes til at udgøre op til SNCB's samlede fordringer på IFB svarende til 95 mio. EUR.

— Kommissionen kunne medgive, at det ville have været klogt af SNCB som moderselskab for at redde sit ry at påtage sig ansvaret for en del af den ubetalte gæld til IFB's leverandører, som også er SNCB's leverandører.

(252) Der skal derfor udarbejdes et skøn over det maksimumbeløb, som SNCB i så tilfælde kunne blive tvunget til at betale. I den sammenhæng mener Belgien ikke, at ekstraomkostningerne for SNCB ville overstige 13 mio. EUR. I virkeligheden ville ekstraomkostningerne kunne have været lavere, fordi IFB's kreditorer for det første ville have fået godtgjort en del af deres fordringer fra likvidationen af IFB, og SNCB skulle kun have godtgjort restbeløbet. Dette beløb på 13 mio. EUR skal derfor betragtes som en maksimalgrænse.

SNCB's ekstraomkostninger til sociale udgifter

(253) Kommissionen mener principielt, at en privat investor, der handler på normale markedsøkonomiske vilkår og skal vælge mellem at finansiere en omstrukturering af sit datterselskab og at erklære dette fallit, kan blive tvunget til at afholde udgifter i forbindelse med personalenedskæringer, hvis disse nedskæringer er en direkte, uundgåelig følge af datterselskabets fallit.

(254) Belgiens konklusion er, at IFB's fallit ville have efterladt SNCB med 530 overskydende medarbejdere, hvoraf 50 var udstationeret til IFB, mens 480 arbejdede hos SNCB, men med aktiviteter, der afhang af IFB's aktiviteter. SNCB's afskedigelse af 530 medarbejdere ville have medført ekstra omkostninger på 122,4 mio. EUR svarende til 230 000 EUR pr. medarbejder. Beregningen er beskrevet i detaljer i denne beslutnings del 3.

(255) Kommissionen finder det ikke realistisk, at SNCB kun ville have kunnet overtage 21 % af den trafik, som hidtil var blevet genereret af IFB. Som Belgien erkender i sit svar på åbningsskrivelsen, er der et kraftigt opsving på de markeder, som IFB er aktiv på (vækst på 11 % for godsomladning og på 12 % for kombineret transport). Derfor forekommer det sandsynligt, at IFB's konkurrenter ville have købt IFB's aktiver for at videreføre selskabets aktiviteter.

(256) I denne hypotese ville IFB's køber få brug for jernbanetransportydelser. I lyset af SNCB's stærke position på det internationale godstransportmarked fra Belgien og selskabets monopol (til 1. januar 2007) på det nationale godstransportmarked i Belgien mener Kommissionen, at IFB's køber ville have valgt SNCB til at dække i det mindste en stor del af sine jernbanetransportbehov. Selv i tilfælde af at IFB var blevet erklæret konkurs, ville SNCB have kunnet genvinde en meget stor del af den jernbanetrafik, som IFB genererede.

(257) Kommissionen bemærker desuden, at jernbanetransportmarkedet er i fremgang. Det forekommer derfor rimeligt at antage, at SNCB ville have kunnet vokse med samme hast som markedet og dermed efterhånden have kunnet genintegrere de 50 medarbejdere udstationeret til IFB.

(258) Konkluderende mener Kommissionen ikke, at Belgien har fremført overbevisende argumenter for, at SNCB ville have haft 480 medarbejdere for meget i tilfælde af IFB's fallit, eller at man ikke ville have kunnet genintegrere de 50 medarbejdere udstationeret til IFB.

(259) På grundlag af oplysningerne fra Belgien finder Kommissionen, at SNCB også i det andet scenario (som i det første) giver afkald på at få godtgjort sine fordringer på i alt 95,3 mio. EUR og derudover betaler en maksimal omkostning på 13 mio. EUR.

4.1.2.3. Konklusion

(260) SNCB giver i de to scenarier afkald på at få godtgjort sine fordringer på IFB, 95,3 mio. EUR, og Belgien har derfor ikke påvist, at SNCB ved at vælge det første scenario (finansiering af omstruktureringen), som førte til, at SNCB overtog en virksomhed med en negativ værdi på

([45]) Se Kommissionens beslutning af 7. december 2005, sag C53/03, Belgien, omstrukturering af selskabet ABX Logistics, punkt 204 ff.

anslået – 18 mio. EUR, har truffet et økonomisk klogt valg i forhold til det andet scenario med likvidation, hvor de eneste forventelige ekstraomkostninger inden for rammerne af den foreliggende procedure anslås til maksimalt 13 mio. EUR.

(261) Kommissionen konkluderer, at Belgien ikke har påvist, at SNCB har handlet som en privat investor på markedsøkonomiske vilkår ved at træffe en beslutning, der kan tilregnes den belgiske stat, om at finansiere omstruktureringen og videreførelsen af IFB i Belgien og afhænde IFB's aktiviteter i Frankrig.

4.1.3. *Konkurrencefordrejning og indvirkning på samhandelen mellem medlemsstaterne*

(262) Kommissionen skal analysere situationen på det berørte marked og modtagernes markedsandele på dette marked samt den indvirkning, som den økonomiske støtte har haft på konkurrencesituationen ([46]).

(263) I den foreliggende sag er der ydet økonomisk støtte til en virksomhed, der opererer på markeder, som er åbne for konkurrence, og som konkurrerer med andre aktører fra forskellige medlemsstater, hvilket fremgår af del 2 i den foreliggende beslutning. Den økonomiske støtte fordrejer eller truer dermed med at fordreje konkurrencen og truer med at påvirke eller påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(264) Den belgiske regering betvivler i sit svarbrev på åbningsskrivelsen, at disse to kriterier i artikel 87, stk. 1, er opfyldt, da Kommissionen angiveligt ikke har fremlagt bevis for en sådan konkurrencefordrejning.

(265) Kommissionen gør de belgiske myndigheder opmærksom på, at der i artikel 87, stk. 1, henvises til en trussel om fordrejning. Følgelig skal Kommissionen ikke bevise, at der er tale om konkurrencefordrejning, men skal på overbevisende vis gøre rede for risikoen for en sådan fordrejning, hvilket den har gjort i åbningsskrivelsen (punkt 212-213) og i denne beslutning.

4.1.4. *Konklusion: Spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger statsstøtte*

(266) Konkluderende mener Kommissionen, at SNCB's finansiering af omstruktureringen af IFB (i Belgien) og afhændelsen af aktiviteterne i Frankrig i form af konvertering af en gæld på i alt 95,3 mio. EUR til kapital udgør en statsstøtte.

4.2. **Støttens forenelighed**

(267) I henhold til artikel 87, stk. 3, litra c), er »støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse« forenelig med fællesmarkedet.

(268) Den af Belgien tildelte støtte gennem SNCB kan være forenelig med fællesmarkedet i medfør af artikel 87, stk. 3, litra c), således som denne fortolkes af Kommissionen i rammebestemmelserne fra 1999 og 2004.

4.2.1. *Forenelighed som støtte til redning*

(269) Kun foranstaltninger, der består af likviditetsstøtte, kan være forenelige som redningsstøtte. I det foreliggende tilfælde er likviditetsstøtten ydet i form af betalingsfristen, kreditfaciliteten og et forskud, der kan kræves tilbagebetalt.

(270) Indledningsvis er det vigtigt at afgøre, hvilken udgave af rammebestemmelserne der finder anvendelse. Sidste udgave af disse rammebestemmelser trådte i kraft den 10. oktober 2004. Det hedder her i punkt 7, »Anvendelsesdato og varighed«:

»(102) Kommissionen vil anvende disse rammebestemmelser med virkning fra den 10. oktober 2004 til den 9. oktober 2009.

(103) Anmeldelser, der indgår til Kommissionen før den 10. oktober 2004, vil blive vurderet på grundlag af de på anmeldelsestidspunktet gældende kriterier.

(104) Kommissionen vil undersøge, om redningsstøtte eller omstruktureringsstøtte, der er ydet uden Kommissionens forudgående godkendelse og derfor i strid med traktatens artikel 88, stk. 3, er i overensstemmelse med fællesmarkedet på grundlag af disse rammebestemmelser, hvis al støtten eller en del heraf er blevet ydet efter rammebestemmelsernes offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*. I alle andre tilfælde vil den foretage undersøgelsen på grundlag af de rammebestemmelser, der anvendes på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet.«

(271) Likviditetsstøtten blev tildelt den 7. oktober 2003 med indgåelsen af rammekontrakten mellem IFB og SNCB. Dette fandt sted uden forudgående anmeldelse til Kommissionen og er derfor en overtrædelse af traktatens artikel 88, stk. 3. Vurderingen af støttens forenelighed som redningsstøtte skal derfor ske på grundlag af rammebestemmelserne fra 1999.

([46]) Domstolens dom af 13. marts 1985, Kongeriget Nederlandene og Leeuwarder Papierwarenfabriek mod Kommissionen (forenede sager 296/82 og 318/82, Sml. 1985, s. 809), præmis 24.

(272) I punkt 23 i rammebestemmelserne fra 1999 fastlægges følgende fem betingelser for, at en redningsstøtte kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet:

»For at kunne godkendes af Kommissionen skal redningsstøtte:

a) bestå af likviditetsstøtte, der tager form af lånegarantier eller lån. I begge tilfælde skal lånet ydes til en rentesats, der mindst svarer til de satser, der gælder for lån til sunde virksomheder, og navnlig til de rentesatser, som Kommissionen har fastsat

b) være knyttet til lån, som skal tilbagebetales inden for tolv måneder efter sidste udbetaling af lånet til virksomheden. Tilbagebetalingen af lånet i forbindelse med redningsstøtten kan eventuelt dækkes af en omstruktureringsstøtte, som senere godkendes af Kommissionen

c) være begrundet i alvorlige sociale vanskeligheder og ikke have alvorlige negative spillover-effekter i andre medlemsstater

d) ved anmeldelsen være ledsaget af et tilsagn fra medlemsstaten om senest seks måneder fra godkendelsen af redningsstøtten at tilsende Kommissionen enten en omstruktureringsplan eller en likvidationsplan eller dokumentation for, at lånet er blevet fuldstændig tilbagebetalt, og/eller at garantien er ophævet

e) være begrænset til, hvad der er nødvendigt for at sikre virksomhedens drift (f.eks. dækning af lønudgifter eller løbende leverancer) i den periode, som støtten er godkendt for.«

(273) Støtten skal i henhold til kontrakten tilbagebetales inden for 12 måneder. Imidlertid har den belgiske regering meddelt Kommissionen, at denne frist ved stiltiende overenskomst mellem parterne blev forlænget til tidspunktet for kapitalforhøjelsen.

(274) I lyset af dette forhold fremførte Kommissionen i sin åbningsskrivelse (punkt 232-233), at kriteriet i punkt 23 b) ikke var opfyldt, og at likviditetsstøtten ikke kunne godkendes som redningsstøtte.

(275) Mod denne juridiske vurdering har Belgien fremført tre argumenter. Belgien mener for det første, at SNCB opretholdt redningsforanstaltningerne med det ene formål at gøre det muligt for Kommissionen at afslutte undersøgelsen af sag NN 9/2004. Belgien påberåber sig punkt 24 i rammebestemmelserne, hvor det hedder, at en godkendelse af redningsforanstaltninger er gyldig, indtil Kommissionen træffer beslutning om omstruktureringsplanen. Følgelig anmoder de belgiske myndigheder Kommissionen om ikke at påberåbe sig varigheden af dens egen godkendelsesprocedure for redningsforanstaltningerne til at sætte spørgsmålstegn ved varigheden af redningsforanstaltningerne, og på grundlag af rammebestemmelsernes punkt 24 godkende redningsforanstaltningerne, indtil Kommissionen træffer beslutning om omstruktureringsplanen.

(276) Kommissionen finder ikke dette argument relevant. Det hedder i punkt 24 i rammebestemmelserne fra 1999: »Den første godkendelse af redningsstøtten dækker en periode på højst seks måneder, eller, hvis medlemsstaten fremlægger en omstruktureringsplan inden for denne frist, indtil Kommissionen træffer beslutning om denne plan. I forbindelse med den første godkendelse kan Kommissionen i behørigt begrundede ekstraordinære tilfælde godkende en forlængelse af den første frist på seks måneder efter anmodning fra medlemsstaten.«

(277) Kommissionen tager til efterretning, at Belgien indførte omstruktureringsstøtten den 7. april 2003. Fristen på seks måneder for fremsendelsen af en omstruktureringsplan udløb derfor den 6. oktober 2003. Eftersom de belgiske myndigheder først fremlagde denne plan for Kommissionen på mødet den 12. december 2003, har de ikke overholdt fristen i rammebestemmelsernes punkt 24.

(278) De belgiske myndigheders andet argument om, at de havde fremsendt alle nødvendige oplysninger, således at Kommissionen kunne træffe en beslutning, med deres meddelelse af 12. august 2003, er heller ikke relevant. Det forhold, at Kommissionen flere gange bad om supplerende oplysninger, viser, at de oplysninger, Belgien havde fremsendt, ikke var fuldstændige.

(279) Med hensyn til de belgiske myndigheders argument om, at Kommissionen aldrig skulle have udtrykt forbehold vedrørende den midlertidige opretholdelse af redningsforanstaltningerne, burde det være nok at erindre om, at Kommissionen i sine skrivelser af hhv. 13. oktober 2003 og 26. januar 2005 skrev følgende: Kommissionen gør »de belgiske myndigheder opmærksom på

standstill-klausulen vedrørende anvendelsen af traktatens artikel 88, stk. 3, som omhandlet i artikel 3 i Rådets forordning (EF) nr. 659/99, ifølge hvilken enhver ny støtte ikke må gennemføres, før Kommissionen har vedtaget eller anses for at have vedtaget en beslutning, hvori den godkender en sådan støtte. Desuden tillader jeg mig at erindre de belgiske myndigheder om, at der i medfør af nævnte forordnings artikel 14 kan fremsættes krav om, at modtageren skal tilbagebetale enhver støtte, der er udbetalt i strid med denne klausul«.

(280) Kommissionen konkluderer derfor, at den likviditetsstøtte, som SNCB har ydet IFB, har overskredet fristen på de 12 måneder som omfattet af punkt 23 b) i rammebestemmelserne, og at de belgiske myndigheder ikke har forelagt omstruktureringsplanen for Kommissionen inden for seks måneder som fastlagt i punkt 24 i rammebestemmelserne fra 1999. SNCB's støtte kan derfor ikke godkendes som redningsstøtte. Den kan imidlertid være forenelig med fællesmarkedet som omstruktureringsstøtte.

4.2.2. *Omstruktureringsstøttens forenelighed*

(281) Igen er det vigtigt at afgøre, hvilken udgave af rammebestemmelserne der finder anvendelse. I beslutningen om at indlede proceduren (punkt 240) fremfører Kommissionen, at hvis SNCB beslutter ikke at tildele IFB nye fordele, og hvis det bevises, at SNCB havde forpligtet sig til at konvertere sine fordringer til kapital før offentliggørelsen af rammebestemmelserne fra 2004, skulle Kommissionen i sin endelige beslutning undersøge SNCB's støtte til IFB på grundlag af rammebestemmelserne fra 1999.

(282) I de belgiske myndigheders svar på åbningsskrivelsen meddelte de Kommissionen, at de gav afkald på at tilføre IFB kapital i form af apportindskuddet i form af andele i selskabet TRW og trak anmeldelsen fra 28. februar 2005 tilbage. Kommissionen konstaterer derfor, at SNCB har besluttet ikke at tildele IFB en ny fordel, men begrænser sig til at konvertere sine fordringer til kapital.

(283) Det skal fastslås, om SNCB havde forpligtet sig til at konvertere sine fordringer til kapital forud for offentliggørelsen af rammebestemmelserne fra 2004. De belgiske myndigheder godtgør i deres svar på åbningsskrivelsen, at SNCB's forpligtelse til at konvertere sine fordringer til kapital i henhold til belgisk lov blev endeligt indgået den 7. april 2003, dvs. da rammekontrakten blev underskrevet, og det forhold, at denne forpligtelse var omfattet af en suspensiv betingelse, nemlig anmeldelsen til Kommissionen og dennes godkendelse, betød ikke, at denne forpligtelse ikke var fast og endelig. Som det også fremgår af de belgiske myndigheders argumentation, ville opfyldelsen af denne betingelse ske med tilbagevirkende kraft. SNCB's forpligtelse til at konvertere sine fordringer til kapital var derfor fast og endelig fra og med 7. april 2003.

(284) Da de to betingelser er opfyldt, konkluderer Kommissionen, at det er rammebestemmelserne fra 1999, der skal finde anvendelse på den foreliggende sag. Denne konklusion stemmer i øvrigt også overens med analysen i åbningsskrivelsen (punkt 240), hvor Kommissionen konkluderer følgende:

»[…] hvis SNCB beslutter ikke at tildele IFB nye fordele, og hvis det bevises, at SNCB havde forpligtet sig til at konvertere sine fordringer til kapital før offentliggørelsen af rammebestemmelserne fra 2004, skulle Kommissionen i sin endelige beslutning undersøge SNCB's støtte til IFB på grundlag af rammebestemmelserne fra 1999« ([47]).

(285) For at kunne modtage omstruktureringsstøtte skal en virksomhed overhovedet være berettiget hertil i overensstemmelse med rammebestemmelserne. For at være støtteberettiget skal en virksomhed være kriseramt. Herom hedder det i rammebestemmelserne fra 1999 (punkt 4-5):

»(4) […] Kommissionen går imidlertid ud fra, at en virksomhed efter nærværende rammebestemmelser er kriseramt, når den ikke — med egne finansielle midler eller med de midler, som virksomhedens ejer/aktionærer og kreditorer er villige til at skyde ind i virksomheden — er i stand til at bremse de tab, som med rimelig stor sikkerhed vil kvæle virksomheden på kort eller mellemlang sigt, medmindre de offentlige myndigheder griber ind.

(5) Efter disse rammebestemmelser betragtes en virksomhed under alle omstændigheder, uanset dens størrelse, som kriseramt

a) hvis der er tale om et selskab med begrænset ansvar (6), når over halvdelen af den tegnede kapital er forsvundet (7) og over en fjerdedel af denne kapital er gået tabt i løbet af de sidste 12 måneder.«

([47]) Beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure — Statsstøtte C46/05, punkt 230.

(286) Som det anføres i åbningsskrivelsen (punkt 225), fremgår det af IFB's årsregnskaber for 2002, at der var en tegnet kapital på 48 mio. EUR og et tab før skat på 50 mio. EUR. Selskabskapitalen var således væk, da SNCB i april 2003 besluttede at yde sin støtte. Over halvdelen af den tegnede kapital var væk på daværende tidspunkt, og heraf var over en fjerdedel blevet anvendt i løbet af de foregående 12 måneder; IFB var derfor en kriseramt virksomhed i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 4 og 5.

(287) Endvidere må virksomheden ikke være nystiftet. Herom hedder det i rammebestemmelserne fra 1999 (punkt 7):

»(7) Rammebestemmelserne tillader ikke, at der ydes rednings- eller omstruktureringsstøtte til en nystiftet virksomhed, selv om virksomhedens finansielle stilling er vanskelig. Det gælder også, når den nye virksomhed er opstået ved likvidation af en tidligere virksomhed eller ved erhvervelse af dens aktiver.«

(288) Som beskrevet i denne beslutnings del 2 blev IFB stiftet den 1. april 1998 med fusionen mellem selskabet Ferry-Boats SA og InterFerry SA og tilførslen af selskabet Edmond Depaire SA's jernbaneafdeling til den fusionerede enhed. Kommissionen udtrykker i åbningsskrivelsen (punkt 218-223) tvivl med hensyn til, om den nye virksomhed IFB var en videreførelse af et af de tre selskabers juridiske person, eller om virksomheden var blevet stiftet i 1998.

(289) De belgiske myndigheder slår i deres svar på åbningsskrivelsen fast, at IFB var en videreførelse af FerryBoats SA's juridiske person, og at dette selskab blev oprettet i 1923. Kommissionen konkluderer derfor, at IFB ikke var en nystiftet virksomhed i medfør af punkt 7 i rammebestemmelserne fra 1999.

(290) Betingelserne for, at der kan tildeles omstruktureringsstøtte, er fastlagt i punkt 3.2.2 i rammebestemmelserne fra 1999. Der opstilles følgende betingelser:

— Omstruktureringsplanen skal inden for en rimelig tidshorisont kunne gøre virksomheden rentabel på længere sigt

— Der bør træffes foranstaltninger for mest muligt at afbøde støttens skadelige virkninger for konkurrenterne

— Støtten begrænses til det minimum, der er nødvendigt for at muliggøre omstruktureringen

— Kommissionen skal på grundlag af regelmæssige og detaljerede rapporter fra medlemsstaterne være i stand til at sikre sig, at omstruktureringsplanen gennemføres tilfredsstillende

— Omstruktureringsstøtten må kun ydes én gang.

4.2.2.1. Omstruktureringsplan til genoprettelse af virksomhedens rentabilitet

(291) Med hensyn til omstruktureringsplanen til genoprettelse af virksomhedens rentabilitet hedder det i rammebestemmelserne fra 1999:

»(31) For at der kan ydes støtte, skal der iværksættes en omstruktureringsplan, der skal godkendes af Kommissionen, for al individuel støtte.

(32) Omstruktureringsplanen, der skal strække sig over en så kort periode som muligt, skal inden for en rimelig tidshorisont og på basis af en realistisk vurdering kunne gøre virksomheden rentabel på længere sigt. Omstruktureringsstøtten skal derfor være knyttet sammen med en bæredygtig omstruktureringsplan, som medlemsstaten forpligter sig til at følge. Denne plan skal forelægges Kommissionen med alle nødvendige detaljer, herunder bl.a. en markedsanalyse. Forbedringen af rentabiliteten skal først og fremmest opnås ved de interne foranstaltninger, der er indeholdt i omstruktureringsplanen. Rentabilitetsforbedringen må kun baseres på eksterne faktorer - f.eks. pris- og efterspørgselssvingninger, som virksomheden ikke har større indflydelse på - hvis de anførte antagelser om markedsforventningerne er generelt anerkendte En omstrukturering skal medføre nedlæggelse af alle aktiviteter, som selv efter omstruktureringen ville blive ved med at være tabsgivende af strukturbestemte årsager.

(33) Omstruktureringsplanen skal beskrive de omstændigheder, der førte til virksomhedens vanskeligheder, hvilket giver mulighed for at vurdere, om de foreslåede foranstaltninger er hensigtsmæssige. Den skal bl.a. tage hensyn til udbuds- og efterspørgselssituationen og den forventede udbuds- og efterspørgselsudvikling på markedet for de pågældende produkter og indeholde scenarier på grundlag af optimistiske, pessimistiske og neutrale hypoteser og beskrive virksomhedens specifikke stærke og svage sider. Planen skal give virksomheden mulighed for at skabe en ny struktur, der kan sikre rentabilitet på længere sigt, så virksomheden kan køre videre ved hjælp af egne midler.

(34) Omstruktureringsplanen skal vise, at virksomheden efter omstruktureringen kan dække alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger. Den omstrukturerede virksomheds afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt til, at den kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp.«

(292) Kommissionen konkluderede i sin åbningsskrivelse (punkt 242-247), at Belgien havde fremlagt en omstruktureringsplan, som opfyldte kriterierne i rammebestemmelserne, og satte derfor ikke spørgsmålstegn ved dette kriterium. Efter indledningen af proceduren har Kommissionen ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter, som betvivler denne konklusion.

(293) Kommissionen bemærker, at virksomheden IFB har bevist sin rentabilitet, både i omstruktureringsplanen, som blev fremlagt i 2003, og i de resultater, den siden da har opnået. Følgelig konkluderer Kommissionen som i åbningsskrivelsen, at kriteriet vedrørende »en omstruktureringsplan til genoprettelse af virksomhedens rentabilitet« er opfyldt.

(294) Som det imidlertid fremgår af punkt 290 i denne beslutning, er en omstruktureringsplan til genoprettelse af virksomhedens rentabilitet ikke tilstrækkeligt; det skal ligeledes godtgøres, at støtten ikke skaber urimelig konkurrencefordrejning.

4.2.2.2. Forhindring af urimelig konkurrencefordrejning

(295) Om forhindring af urimelig konkurrencefordrejning hedder det i rammebestemmelserne fra 1999 (punkt 35-39):

»(35) Der bør træffes foranstaltninger for mest muligt at afbøde støttens skadelige virkninger for konkurrenterne. I modsat fald vil støtten »stride mod den fælles interesse« og dermed være uforenelig med fællesmarkedet.

(36) Denne betingelse indebærer oftest en begrænsning af den stilling, som virksomheden kan indtage på sit (sine) marked(er) efter omstruktureringen. Hvis det (de) pågældende marked(er) er uden betydning ud fra en EF- og EØS-synsvinkel, eller hvis virksomhedens markedsandel(e) er ubetydelig(e), bør vurderingen være, at der ikke er tale om urimelig konkurrencefordrejning. Derfor gælder denne betingelse principielt ikke SMV, medmindre reglerne på statsstøtteområdet for den pågældende sektor fastsætter det modsatte.

(37) Begrænsningen eller den tvungne reduktion af stillingen på det (de) pågældende marked(er), hvor virksomheden opererer, repræsenterer en modydelse til konkurrenterne. Denne modydelse skal stå i forhold til støttens konkurrencefordrejende virkning og skal specielt stå i forhold til virksomhedens relative vægt på dens marked eller markeder. Modydelsens omfang bestemmes af Kommissionen på basis af den markedsundersøgelse, der indgår i omstruktureringsplanen, og på grundlag af oplysninger fra tredjeparter, når proceduren er indledt. Reduktionen af virksomhedens stilling på markedet iværksættes ved hjælp af omstruktureringsplanen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil.

(38) Der kan slækkes på kravet om modydelser, hvis reduktionen eller begrænsningen risikerer at medføre en åbenlys forværring af markedssituationen, f.eks. ved indirekte at bevirke, at der opstår et monopol eller et snævert oligopol.

(39) Modydelserne kan tage forskellige former, alt efter om virksomheden opererer på et marked med overkapacitet eller ej. […]«

(296) Forud for beslutningen om at indlede proceduren forklarede de belgiske myndigheder, at IFB havde truffet to foranstaltninger for at afbøde støttens skadelige virkninger for konkurrenterne:

— lukningen af omladningsaktiviteterne i Frankrig

— lukningen af terminalen i Bressoux i Belgien og salget af andelene i terminalerne i Bruxelles og Zeebrugge i Belgien.

(297) Kommissionen udtrykker i beslutningen om at indlede undersøgelsesproceduren (punkt 252-265) tvivl om, hvorvidt foranstaltningerne er tilstrækkelige til mest muligt at afbøde støttens skadelige virkninger for konkurrenterne. Denne tvivl vedrørte de to sektorer, hvor IFB fortsatte sine aktiviteter, nemlig det belgiske godsomladningsmarked og det belgiske godslogistikmarked.

a) ***Det belgiske godsomladningsmarked***

(298) De to foranstaltninger, der er nævnt i åbningsskrivelsen (punkt 260), vedrørte det belgiske godsomladningsmarked. I åbningsskrivelsen (punkt 262-264) udtrykker Kommissionen tvivl om, hvorvidt foranstaltningerne er tilstrækkelige, navnlig da selskabet TRW — det var planen, at SNCB ville overdrage sin andel i dette selskab til IFB — havde store andele i terminalerne i Bruxelles og Zeebrugge, og da IFB havde minoritetsinteresser i et stort antal belgiske terminaler.

(299) Den belgiske regering fremfører i sit svar på åbningsskrivelsen flere argumenter for at imødegå Kommissionens tvivl. Det understreges, at IFB's vækst har været mindre end markedets (4,1 % for IFB, 10,7 % for terminalerne i Antwerpen, 12 % for terminalerne i ARA-regionen). Kommissionen mener, at det med denne supplerende oplysning er muligt at konkludere, at IFB's vægt på markedet er blevet reduceret efter gennemførelsen af omstruktureringsplanen.

(300) Desuden har Belgien påvist, at IFB havde reduceret sin kapacitet på godsomladningsmarkedet med 1,5 mio. TEU i 2002 til 1,1 mio. TEU i slutningen af 2005. Kommissionen finder, at denne kapacitetsreduktion er en foranstaltning med en i høj grad afbødende virkning.

(301) Endelig har Belgien meddelt Kommissionen, at apportindskuddet af andele i TRW til IFB ikke ville blive gennemført. Kommissionen finder dette sidste argument vigtigt, da det betyder, at lukningen af Bressoux og salget af andelene i Bruxelles og Zeebrugge i høj grad reducerer IFB's tilstedeværelse på det belgiske godsomladningsmarked.

(302) I lyset af disse argumenter og det forhold, at IFB's markedsandel ikke er særlig stor, mener Kommissionen, at Belgien har godtgjort, at der er truffet tilstrækkeligt vidtrækkende foranstaltninger til mest muligt at afbøde støttens skadelige virkninger for konkurrenterne i sektoren for godsomladning.

b) ***Det belgiske logistikmarked***

(303) Kommissionen bemærker i sin åbningsskrivelse (punkt 257-259), at de foreslåede foranstaltninger ikke vedrører logistikmarkedet. Det forhold, at der ikke er stillet forslag til foranstaltninger for logistikmarkedet, at markedet er inde i en rivende udvikling, og at IFB har øget sin volumen betydeligt, har skabt tvivl om, hvorvidt Belgien havde afbødet støttens skadelige virkninger for konkurrenterne mest muligt, for så vidt angår IFB's logistikaktiviteter.

(304) Den belgiske regering fremførte i sit svar på åbningsskrivelsen fem argumenter som bevis for, at IFB, i modsætning til hvad Kommissionen påstod i sin åbningsskrivelse, havde truffet foranstaltninger, der var tilstrækkelige til at begrænse konkurrencefordrejningen (yderligere oplysninger kan fås i beskrivelsen i del 3 i denne beslutning, punkt 177-187). Disse argumenter kan opsummeres som følger:

— Reduktion på 49 % af IFB's vognkapacitet

— IFB's markedsandel er under 5 %

— Langsommere vækst end for markedet generelt (9,9 % for IFB mod 12 % i gennemsnit for resten af markedet)

— Især vækst inden for bulktransport, der er et undersegment, som IFB næsten ikke var til stede på før 2002

— Liberaliseringen af banegodstransportområdet efter 2007 vil øge konkurrencepresset endnu mere.

(305) Kommissionen konstaterer, at den belgiske regerings fem argumenter er overbevisende. Med hensyn til det første argument finder Kommissionen, at den belgiske regering har godtgjort, at IFB har reduceret sin logistikkapacitet ved at mindske antallet af vogne med 49 %, hvilket gør det muligt at begrænse de skadelige virkninger for konkurrenterne af de pågældende foranstaltninger. Med hensyn til det andet argument er Kommissionen enig med den belgiske regering i, at IFB's markedsandele er begrænsede på logistikmarkedet, jf. punkt 36 i rammebestemmelserne fra 1999. Med hensyn til det tredje argument mener Kommissionen, at Belgiens uddybende forklaringer vedrørende IFB's omsætning viser, at væksten i IFB Logistics har været langsommere end hos konkurrenterne, og at den større vækst vedrørte en undersektor, hvor IFB kun er marginalt til stede. Med hensyn til det fjerde argument mener Kommissionen, at selvom beslutningen om at give konkurrenterne adgang til terminalerne sandsynligvis også blev truffet af økonomiske hensyn, har det ikke desto mindre forstærket åbningen af de markeder, som IFB er aktiv på, og kan derfor således begrænse støttens skadelige virkninger. Med hensyn til det femte argument erkender Kommissionen, at IFB's situation har lighedspunkter med situationen for SNCF fret, i det omfang IFB som SNCF fret er aktiv i undersektorerne »jernbanetransport« og »kombineret transport«, der blev fuldstændig åbne for konkurrence fra og med 1. januar 2007. ([48])

(306) Kommissionen konkluderer, at Belgien har godtgjort, at der er truffet tilstrækkelige foranstaltninger for mest muligt at begrænse støttens skadelige virkninger for konkurrenterne i logistiksektoren.

([48]) Denne fuldstændige markedsåbning, som er omfattet af direktiv 91/440/EF, blev gennemført med kongeligt dekret af 13. december 2005.

c) ***Konklusion***

(307) Kommissionen konkluderer, at de belgiske myndigheder har godtgjort, at de har truffet tilstrækkelige foranstaltninger for mest muligt at afbøde støttens skadelige virkninger for konkurrenterne på de pågældende markeder.

4.2.2.3. Støtten begrænset til et minimum

(308) Om at begrænse støtten til et minimum hedder det i rammebestemmelserne fra 1999 (punkt 40-41):

»(40) Støttens størrelse og intensitet skal være begrænset til det strengt nødvendige minimum, så omstruktureringen gennemføres som en funktion af virksomhedens, aktionærernes eller den pågældende koncerns finansielle muligheder. Støttemodtagerne skal selv yde et betydeligt bidrag til omstruktureringsplanen af egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overleven, eller ved finansiering udefra på markedsvilkår. For at støtten ikke skal få for store konkurrencefordrejende virkninger, må den ikke ydes i en form eller være af en størrelse, som giver virksomheden en overskudslikviditet, der kan anvendes til aggressive, markedsfordrejende aktiviteter uden tilknytning til strukturomlægningen. I dette øjemed undersøger Kommissionen størrelsen af virksomhedens passiver efter omstrukturering, herunder efter overførsel eller reduktion af fordringer, specielt i forbindelse med virksomhedens videreførelse efter en konkursbehandling, betalingsstandsning mv., som gennemføres efter national lovgivning. Støtten bør heller ikke anvendes til at finansiere nye investeringer, der ikke er nødvendige for at retablere levedygtigheden.

(41) Under alle omstændigheder skal Kommissionen have sikkerhed for, at støtten kun anvendes til at genoprette virksomhedens rentabilitet og ikke giver støttemodtageren mulighed for at udvide produktionskapaciteten under omstruktureringen, medmindre dette er af væsentlig betydning for at genoprette rentabiliteten uden samtidig at fordreje konkurrencen.«

(309) Det skal derfor først kontrolleres, om støtten er begrænset til et minimum, og derefter om IFB har ydet et betydeligt bidrag af egne midler.

a) **Begrænsning af støtten til et minimum**

(310) For at påvise, at støtten er begrænset til et minimum, forklarer regeringen, at kapitalforhøjelsen er begrænset til at genoprette IFB's selskabskapital, som var blevet negativ på grund af tabene i 2001 og 2002, og i et omfang, der gjorde det muligt for virksomheden at genetablere rentabiliteten. Som det fremgår af denne beslutnings del 2, vil IFB's soliditetsgrad, dvs. forholdet mellem egenkapital og passiver, udgøre 35,6 % efter kapitalforhøjelsen.

(311) Kommissionen konstaterer i sin beslutning om at indlede undersøgelsesproceduren (punkt 268), at kapitalforhøjelsen var under 20 mio. EUR lavere end det beløb, konsulentvirksomheden McKinsey havde tilrådet i omstruktureringsplanen. Endvidere har Kommissionen anført (punkt 268), at den forventede soliditetsgrad for IFB var lavere end det tilsvarende for terminalselskaberne og også, om end i et mindre omfang, for selskaber med blandede aktiviteter.

(312) Kommissionen har konstateret, at denne grad var under den gennemsnitlige soliditetsgrad for transportvirksomheder. Den konkluderer derfor, at den ikke havde adgang til tilstrækkelige data til at kunne træffe endelig beslutning om, hvorvidt støtten var begrænset til et strengt minimum.

(313) Kommissionen finder, at det for at få fastslået, om støtten er begrænset til et minimum, først skal undersøges, om soliditetsgraden for IFB, der bevarer sine aktiviteter i Belgien, ikke overstiger gennemsnittet for konkurrenterne, og derefter, om IFB har afviklet sine andele i Frankrig med så få omkostninger som muligt.

i) *Soliditetsgrad, der ikke overstiger gennemsnittet for konkurrenterne*

(314) Belgien fremsatte supplerende oplysninger i sit svar på åbningsskrivelsen. Belgien har først beregnet soliditetsgraden for de seks terminalselskaber, der er mest egnet til at blive sammenlignet med IFB, og soliditetsgraden for de seks logistikselskaber, der er mest egnet til at blive sammenlignet med IFB. Derefter har Belgien beregnet gennemsnittet efter at have vægtet den gennemsnitlige soliditetsgrad for terminalselskaberne og logistikselskaberne ud fra disse to aktiviteters relative vægt i IFB's aktiviteter. Dette resulterer i en gennemsnitlig soliditetsgrad på 35,6 %, hvilket svarer til IFB's soliditetsgrad efter den planlagte kapitalforhøjelse.

(315) Desuden har Belgien påvist, at soliditetsgraden hos IFB's to mest direkte konkurrenter, selskaberne Gosselin og Hupac, ligger meget tæt på IFB's (hhv. 38,9 % og 34,9 %).

(316) I lyset af de supplerende oplysninger fra Belgien og den begrænsede kapitalforhøjelse på 95,3 mio. EUR sammenholdt med den oprindelige anbefaling på 120 mio. EUR i omstruktureringsplanen fra McKinsey fra december 2003 mener Kommissionen, at kapitalforhøjelsen er begrænset til det strengt nødvendige.

ii) *Billigst mulige afhændelse af andelene i Frankrig*

(317) Med hensyn til afhændelsen af IFB's datterselskaber i Frankrig har Kommissionen desuden undersøgt, om IFB i forbindelse med afviklingen altid har søgt den billigste løsning for at begrænse omkostningerne til afviklingen og dermed støtten til et minimum.

a) ***Acimar***

(318) Afviklingen af Acimar i form af en betalingsstandsning kostede 3,9 mio. EUR (se del 2 i denne beslutning). Kommissionen konstaterer, at Belgien har godtgjort, at alternativet, dvs. en videreførelse af aktiviteterne, ville have krævet, at IFB finansierede det årlige cash-drain indtil udgangen af 2005, svarende til et tab på 10,8 mio. EUR, uden nogen som helst sikkerhed for at kunne inddrive fordringerne på 3,9 mio. EUR, som måtte opgives i forbindelse med betalingsstandsningen.

(319) Kommissionen konkluderer følgelig, at IFB har valgt den billigste løsning for Acimar.

b) ***NFTI-ou***

(320) Med hensyn til NFTI-ou, som blev kontrolleret i fællesskab af IFB og Port Autonome de Dunkerque og drev terminalerne i Dunkerque havn, har IFB afsøgt to muligheder: enten at videreføre aktiviteterne eller afhænde den ved at sælge sin andel. Afhændelsen medførte omkostninger på 18,5 mio. EUR (se detaljeret beskrivelse i del 2 i denne beslutning).

(321) Med hensyn til alternativet, dvs. at videreføre aktiviteterne, har Belgien i sit svar godtgjort, at det ville have medført et tab på 36,2 mio. EUR (se detaljeret beskrivelse i del 3 i denne beslutning).

(322) I lyset af omkostningerne ved de to scenarier mener Kommissionen, at IFB har valgt den billigste løsning.

c) ***IFB France***

(323) Overdragelsen af IFB France, som efterfølgende blev til AGEP, til NFTI-ou kostede 0,9 mio. EUR (se detaljeret beskrivelse i del 2 i denne beslutning). Spørgsmålet er derefter, om det ville have kostet IFB mindre at lade IFB France erklære konkurs.

(324) Som i salgsscenariet ville IFB have været forpligtet til at give afkald på sine fordringer i IFB France, hvis værdi var 0,8 mio. EUR. Belgien påstår imidlertid, at en konkurserklæring ville medføre yderligere omkostninger, da IFB ikke ville have kunnet opnå salgsprisen på 0,1 mio. EUR, hvilket ville have medført en værdiforringelse af selskabets andel, og IFB skulle i medfør af fransk arbejdsmarkedslovgivning have betalt i alt 0,8 mio. EUR til 14 medarbejdere, som ville have mistet arbejdet efter konkursen.

(325) Kommissionen finder ikke, at Belgien har fremlagt bevis for denne risiko for dækningen af gælden. Kommissionen må derfor afvise dette argument. ([49]) Kommissionen konkluderer, at overdragelsen af IFB France kostede mindst det samme, som det ville have kostet at videreføre virksomheden.

(326) Kommissionen konkluderer derfor, at IFB har valgt en af de to billigste løsninger.

d) ***Dry Port Dunkerque***

(327) For Dry Port de Dunkerque blev det besluttet at opløse selskabet med i første omgang salget af en del af aktiverne, nemlig andelen på 8,6 % i NFTI-ou. Det kostede 7,9 mio. EUR (se detaljeret beskrivelse i del 2 i denne beslutning).

(328) I det alternative scenario, dvs. en videreførelse af aktiviteterne, skulle IFB have finansieret det årlige cash-drain, der skyldtes selskabets tab, hvilket ville have været en yderligere udgift på 2,6 mio. EUR.

(329) Likvidationen var således den billigste løsning.

e) ***SSTD***

(330) På baggrund af den strategiske beslutning om at forlade det franske marked var beslutningen om at sælge SSTD for 0,2 mio. (se detaljeret beskrivelse i del 2 i denne beslutning) den mest fordelagtige løsning for IFB.

([49]) Jf. Domstolens dom af 14. september 1994, Spanien mod Kommissionen, den såkaldte Hytasa-dom (forenede sager C-278/92, C-279/92 og C 208/92, Sml. 1999 I, s. 4103), præmis 22, og Kommissionens beslutning af 22. juli 1998 i SDBO-sagen.

f) ***Konklusion***

(331) Kommissionen konkluderer, at IFB har afhændet sine andele i Frankrig med de lavest mulige omkostninger, og at SNCB's finansieringsbidrag til denne afhændelse, der var nødvendig for at sikre rentabilitet i den resterende del af IFB, var begrænset til et minimum.

b) **Modtagerens eget bidrag**

(332) Det hedder i punkt 40 i rammebestemmelserne fra 1999:

»Støttemodtagerne skal selv yde et betydeligt bidrag til omstruktureringsplanen af egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overleven, eller ved finansiering udefra på markedsvilkår.«

(333) I åbningsskrivelsen (punkt 270) bemærker Kommissionen, at IFB i henhold til omstruktureringsplanen ikke skulle yde et særlig stort bidrag til omstruktureringen af egne midler, og at Kommissionen derfor udtrykte tvivl om, hvorvidt IFB bidrog til omstruktureringen i tilstrækkelig grad.

(334) Belgien gav i sit svar på åbningsskrivelsen en detaljeret redegørelse for, hvad man betragter som IFB's eget bidrag til omstruktureringen (se detaljeret beskrivelse i del 3 i denne beslutning, punkt 194-201).

(335) Kommissionen vurderer Belgiens redegørelse som følger.

i) *Omkostninger ved omstruktureringen*

(336) Kommissionen beregner først de samlede omkostninger til omstruktureringen uden produktivitetsforbedringer og reduktion af behovet for driftskapital.

Nettoomkostninger ved omstruktureringen	
Nettodriftstab	2,749
Ekstraordinære udgifter	0,032
Øget behov for driftskapital	12,998
Genanskaffelsesinvesteringer i ikke-finansielle anlægsaktiver	6,611
Investeringer i finansielle anlægsaktiver	1,882
Betaling af renter til andre virksomheder end SNCB	2,351
Tilbagebetaling af finansiel gæld	16,599
Delvis tilbagebetaling af gæld og renter til SNCB	81,7
Skattegæld	0,077
I alt	125,56

(337) Kommissionen finder i denne sammenhæng, at det i overensstemmelse med dens beslutningspraksis ([50]) er rimeligt at basere sig på tallene i ovenstående skema og ikke de tal for omkostninger, som Belgien har fremlagt (se skema i punkt 184) af især følgende grunde:

— Driftstab (cash-drain). Belgien havde anført et beløb på 27,916 mio. EUR som »*brutto*driftstab« under omkostninger til omstrukturering. Kommissionen mener i overensstemmelse med sin beslutningspraksis ([51]) kun, at man skal medtage nettodriftstabet i omkostningerne til omstrukturering. Disse omkostninger fremkommer ved fra *brutto*driftstabet i omstruktureringsperioden (27,916 mio. EUR) at trække produktivitetsforbedringen i omstruktureringsperioden (25,167 mio. EUR). Følgelig udgør nettodriftstabet 2,749 mio. EUR.

— Udsving i behov for driftskapital. Belgien nævner udsvingene i behovet for driftskapital i hhv. afsnittet om omkostninger og afsnittet om eget bidrag ([52]). Ifølge Kommissionens beslutningspraksis ([53]) skal der i beregningen af omstruktureringsomkostningerne kun tages hensyn til nettobehovet for driftskapital, dvs. 12,998 mio. EUR ([54]).

— Koncerninterne overførsler. Under »investeringer i finansielle anlægsaktiver« i omstruktureringsomkostningerne medregner Belgien koncerninterne overførsler i forbindelse med centraliseringen af koncernens belgiske andele. Der er tale om følgende overførsler: Aktier i RKE (en belgisk virksomhed, detaljeret beskrevet i del 2, punkt 47, i åbningsskrivelsen), ejet af Haeger & Schmidt International (et

([50]) Jf. Kommissionens beslutning af 5. december 2005, ABX Logistics, sag C 53/03, punkt 247.

([51]) Jf. Kommissionens beslutning af 5. december 2005, ABX Logistics, sag C 53/03, punkt 247.

([52]) Stigningerne i behovet for driftskapital forklares med behovet for at finansiere igangværende arbejde og udligne forskellen mellem kommercielle fordringer og tilgodehavender samt for at sikre tilstrækkelig likviditet i begyndelsen af omstruktureringsperioden. Faldet i behovet for driftskapital indtraf i midten og slutningen af omstruktureringsperioden: I 2004-2005 frigjorde IFB ca. 2,7 mio. EUR på grund af det faldende behov for driftsmidler. Dette var muligt på grund af tilførslen af 0,9 mio. EUR i form af driftsmidler fra OCHZ på grund af salget af andelen på 50 % i dette selskab og den kortere betalingsfrist over for kunderne i 2004 i forhold til i 2003 i kombination med en uændret betalingspolitik over for leverandører.

([53]) Jf. Kommissionens beslutning af 5. december 2005, ABX Logistics, sag C 53/03, punkt 247.

([54]) Dette resultat er opnået således: 7,685 mio. EUR (forøgelse i Belgien) + 8,000 (forøgelse i Frankrig) – 2,687 mio. EUR (reduktion), jf. skema i del 3, punkt 184.

datterselskab i Tyskland, 100 % ejet af IFB, også detaljeret beskrevet i del 2, punkt 47, i åbningsskrivelsen) blev overført til IFB, som nu ejer dem direkte og ikke længere indirekte gennem Haeger & Schmidt International. Prisen for denne transaktion var 1,6 mio. EUR og blev betalt med 0,6 mio. EUR kontant og en reduktion på 1 mio. EUR af IFB's fordringer (mellemregningskonto) på Haeger & Schmidt International.

Kommissionen mener ikke, at denne transaktion, som er en intern overførsel i IFB-koncernen, kan indgå i omstruktureringsomkostningerne, da de er økonomisk neutrale på koncernniveau. IFB's omkostninger på 0,6 mio. EUR svarer til en resultatforbedring for Haeger & Schmidt International på samme beløb, som er opført i koncernens konsoliderede regnskab som en forøgelse af afkast.

ii) *Finansiering fra SNCB og IFB's eget bidrag*

(338) SNCB's økonomiske bidrag til omstruktureringen er 95,3 mio. EUR. Som beskrevet i punkt 199-237 kan denne finansiering tilregnes Belgien. Den tager form af en konvertering til kapital af kreditfaciliteten og fordringerne, for hvilke der indrømmes en betalingsfrist, samt påløbne renter.

(339) I modsætning til punkt 43 i rammebestemmelserne fra 2004 udelukker rammebestemmelserne fra 1999 ikke, at virksomhedens eget bidrag består af fremtidigt overskud. Kommissionen finder, at fremtidige overskud inden for rammerne af rammebestemmelserne fra 1999 kan udgøre virksomhedens eget bidrag, hvis disse fremtidige overskud kunne forudses på tidspunktet for udarbejdelsen af omstruktureringsplanen.

(340) IFB bidrager til sin egen omstrukturering med de forventede overskud for 2004, 2005 og 2006, i alt 10,5 mio. EUR. Som det allerede er beskrevet, var disse forventede overskud baseret på faktuelle oplysninger, som IFB havde kendskab på tidspunktet for udarbejdelsen af omstruktureringsplanen, f.eks. indgåelsen af nye, store kontrakter, nedgang i lønudgifterne på grund af personalereduktion og forventet synergi i omstruktureringsplanen. Følgelig konkluderer Kommissionen, at de fremtidige overskud var forventelige på tidspunktet for udarbejdelsen af omstruktureringsplanen.

(341) Desuden bidrog IFB med finansielle indtægter fra akkumulerede renter fra IFB's bankkonti, i alt 1,4 mio. EUR. Som beskrevet i punkt 187 kunne disse indtægter forudses på tidspunktet for udarbejdelsen af omstruktureringsplanen.

(342) Gennem salget af »ikke-finansielle« anlægsaktiver til private virksomheder bidrog IFB med 4,771 mio. EUR. Ud over salg af forskellige aktiver af relativt begrænset værdi, i alt 0,271 mio. EUR, udgøres denne del af bidraget hovedsagelig af salg i 2004 af aktiver, som blev brugt i OCHZ-terminalen. Den fælles ejendomsret (50 %) til disse aktiver, som blev brugt af OCHZ, blev overdraget til en pris af 4,5 mio. EUR.

(343) Gennem salget af »finansielle« anlægsaktiver, dvs. salg af minoritetsandele i private virksomheder, mobiliserede IFB 9,287 mio. EUR. Disse indtægter blev genereret ved salg af

— Autocare Europe og IFB France i 2003

— GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA og Brussels Terminal Intermodal SA o 2004, og

— CNC Ferry Boats Intermodal i 2005.

Som beskrevet i punkt 187 kunne disse indtægter forudses på tidspunktet for udarbejdelsen af omstruktureringsplanen.

(344) Belgien har efter Kommissionens opfattelse godtgjort, at IFB gennem salget til de ovenfor nævnte private virksomheder har reduceret sine aktiviteter til sin *core business*.

(345) Gennem lån optaget i private kreditinstitutioner mobiliserede IFB 3,3 mio. EUR i 2003 og 2004. Disse lån er detaljeret beskrevet i punkt 75-79 i åbningsskrivelsen. De er optaget på markedsvilkår, og uden at SNCB eller den belgiske stat har stillet garanti over for bankerne.

(346) Endelig bidrog IFB med 1,105 mio. EUR, som stammer fra ekstraordinære indtægter. Disse ekstraordinære indtægter stammer fra overskud af salg af ikke-finansielle anlægsaktiver (især af EAOS-vogne og transportmateriel i terminalerne).

(347) Kommissionen konkluderer, at IFB's eget bidrag til omstruktureringsomkostningerne andrager 24,927 mio. EUR. Nedenstående skema viser alle IFB's bidrag:

Overskud 2004-2006	10,429
Finansindtægter	1,368
Salg af ikke-finansielle anlægsaktiver	4,771
Salg af finansielle anlægsaktiver	9,287
Lån optaget i private banker	3,300
Ekstraordinære indtægter	1,105
I alt	30,26

Konklusion vedrørende eget bidrag

(348) De samlede omkostninger til omstruktureringen af IFB udgør 125,56 mio. EUR, hvoraf SNCB har betalt 76 % eller 95,3 mio. EUR. Denne finansiering tilregnes den belgiske stat. 24 % af disse omkostninger eller 30,26 mio. EUR afholdes af IFB.

(349) Kommissionen erindrer i den foreliggende sag om, at rammebestemmelserne fra 1999 ikke fastlægger noget minimumsniveau for virksomhedens eget bidrag, men blot, at det skal være et stort bidrag. I rammebestemmelserne fra 2004, som ganske vist ikke skal anvendes i den foreliggende sag, hedder det, at virksomhedens eget bidrag skal udgøre over 50 % af det samlede bidrag, og Kommissionen finder det derfor betimeligt at erindre om de særlige vanskeligheder, der opstod i forbindelse med omstruktureringen (som direkte berører 250 job i Belgien), den store kapacitetsreduktion (40 % af jernbanevognevolumen og afvikling af flere terminaler) og endelig den store vægt, der i EU's transportpolitik er lagt på kombineret transport, som er det marked, hvor IFB især er aktiv.

(350) Kommissionen konkluderer, at et bidrag på 24 % under disse omstændigheder udgør et stort bidrag i lyset af IFB's størrelse og katastrofale økonomiske situation før omstruktureringen.

4.2.2.4. Årlig rapport og »one time, last time«

(351) Punkt 45 og 48 i rammebestemmelserne fra 1999 har følgende ordlyd:

»(45) Kommissionen skal på grundlag af regelmæssige og detaljerede rapporter fra medlemsstaterne være i stand til at sikre sig, at omstruktureringsplanen gennemføres tilfredsstillende.

(48) For at undgå misbrug af støtte bør der kun ydes omstruktureringsstøtte én gang. Når Kommissionen får forelagt et projekt om omstruktureringsstøtte, skal medlemsstaten præcisere, om virksomheden allerede tidligere har fået statsstøtte til omstrukturering, herunder støtte ydet inden disse rammebestemmelsers ikrafttræden samt ikke-anmeldt støtte. dette er tilfældet, og hvis omstruktureringsperioden er afsluttet, eller planens gennemførelse er ophørt for mindre end ti år siden, vil Kommissionen normalt ikke godkende en ny omstruktureringsstøtte, medmindre der foreligger ekstraordinære og uforudseelige omstændigheder, der ikke kan tilskrives virksomheden. Uforudseelige omstændigheder er omstændigheder, som umuligt kunne forudses på det tidspunkt, hvor omstruktureringsplanen blev udarbejdet.«

(352) Som allerede konstateret i åbningsskrivelsen (punkt 271) har den belgiske regering accepteret at tilstille Kommissionen en årlig rapport, så Kommissionen kan vurdere, om omstruktureringsplanen er gennemført i overensstemmelse med de belgiske myndigheders tilsagn.

(353) Og som Kommissionen også konstaterede i åbningsskrivelsen (punkt 271), er kriteriet om »one time, last time« overholdt.

5. **KONKLUSIONER**

(354) Kommissionen konstaterer, at Belgien ulovligt og i strid med traktatens artikel 88, stk. 3, har gennemført en del af de pågældende foranstaltninger. Imidlertid viser undersøgelsen af foranstaltningerne, at de til dels ikke udgør støtte, og at de for restens vedkommende er forenelige med fællesmarkedet —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Société nationale des chemins de fer belges' finansiering af omstruktureringen af InterFerryBoats SA's aktiviteter i Belgien og af afhændelsen af InterFerryBoats SA's aktiviteter i Frankrig til et beløb af i alt 95,3 mio. EUR, der kan tilregnes den belgiske stat og er gennemført af denne, udgør statsstøtte til omstrukturering, der er forenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Belgien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. april 2007.

På Kommissionens vegne

Jacques BARROT

Næstformand