II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 24. April 2007

über die Beihilfemaßnahme Belgiens zugunsten von InterFerryBoats (C 46/05 (ex NN 9/04 und ex N 55/05))

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2007) 1180)

(Nur der französische und der niederländische Text sind verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/608/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den oben genannten Artikeln,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. DAS VERFAHREN

1.1 Fälle NN 9/04 und N 55/05

(1) Mit Schreiben vom 12. August 2003 (Eingang bei der Europäischen Kommission am 20. August 2003 unter der Nummer TREN/A(03)27718) notifizierten die belgischen Behörden gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag die Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen, die die Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) ihrer Tochtergesellschaft InterFerryBoats (IFB) in dem am 7. April 2003 abgeschlossenen Rahmenvertrag gewährte.

(2) Am 13. Oktober 2003 (D(03)17546) ersuchte die Kommission die belgischen Behörden um Übermittlung ergänzender Angaben. Am 12. Dezember 2003 fand ein bilaterales Treffen zu diesem Thema mit den belgischen Behörden statt, bei dem der Kommission der Umstrukturierungsplan für IFB übergeben wurde.

(3) Die belgischen Behörden antworteten auf den Brief der Kommission mit dem Schreiben vom 7. Januar 2004, dessen Eingang bei der Kommission am 13. Januar 2004 unter der Nummer TREN/A(04)10708 erfasst wurde. Aus diesem Schreiben geht hervor, dass die notifizierten Maßnahmen bereits gewährt wurden. Folglich wurde der Fall unter der Nummer NN 9/04 registriert. Ein zweites Treffen fand am 30. April 2004 statt. Mit Schreiben vom 15. Juni 2004 (Eingang bei der Kommission am 21. Juni 2004 unter der Nummer TREN/A(04)23691) übermittelten die belgischen Behörden ergänzende Unterlagen, um die sie von der Kommission bei diesem Treffen ersucht worden waren.

(4) Mit Schreiben vom 26. Januar 2005 (D(05)100339) forderte die Kommission die belgischen Behörden auf, weitere ergänzende Angaben zu liefern, welche diese mit Schreiben vom 25. März 2005 (Eingang bei der Kommission am 30. März 2005 unter der Nummer TREN/A(05)7712) übermittelten.

(5) Mit Schreiben vom 28. Januar 2005 (SG(2005)A1133) teilten die belgischen Behörden der Kommission die Absicht der SNCB mit, eine zusätzliche Kapitalerhöhung zugunsten der IFB durchzuführen, welche in dem am 12. August 2003 notifizierten Vertrag nicht vorgesehen war. Die Kommission registrierte diesen Fall als Notifizierung unter der Nummer N 55/05.

(6) Mit Schreiben vom 29. März 2005 (D(05)106199) forderte die Kommission die belgischen Behörden auf, weitere ergänzende Angaben zu liefern, welche diese mit Schreiben vom 28. April 2005 (Eingang bei der Kommission am 3. Mai 2005 unter der Nummer SG(2005)A(05)4155) übermittelten.

(7) Mit Schreiben vom 31. Mai 2005 (D(05)111096) ersuchte die Kommission die belgischen Behörden um zusätzliche Informationen, welche diese mit Schreiben vom 30. Juni 2005 (Eingang bei der Kommission am 1. Juli 2005 unter der Nummer TREN/A(05)16598) übermittelten.

(8) Am 16. September 2005 fand ein Arbeitstreffen mit Vertretern der Kommission und der belgischen Behörden statt. Auf dieser Sitzung forderte die Kommission die belgischen Behörden auf, weitere ergänzende Informationen zu übermitteln. Am 21. Oktober 2005 kamen diese der Aufforderung per E-Mail (Eingang bei der Kommission am 24. Oktober 2005 unter der Nummer TREN/A(05)27067) nach.

1.2 **Sache C 46/05**

(9) Mit Schreiben vom 7. Dezember 2005 setzte die Kommission die belgischen Behörden von ihrer Entscheidung in Kenntnis, wegen der gegenständlichen Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(10) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* [1] veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Äußerung zu den betreffenden Maßnahmen auf. Stellungnahmen von betroffenen Dritten gingen nicht bei der Kommission ein.

(11) Belgien antwortete auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens mit einem Schreiben vom 14. Februar 2006 (Eingang bei der Kommission am 15. Februar 2006 unter der Nummer TREN/A/13934). Mit diesem Schreiben vom 14. Februar 2006 zogen die belgischen Behörden die Anmeldung vom 28. Januar 2005 wieder zurück.

(12) Am 1. Juni 2006 und am 25. Juli 2006 fanden Arbeitstreffen mit Vertretern der Dienststellen der Kommission und der belgischen Behörden statt. Mit Schreiben vom 29. Juni 2006 (Eingang bei der Kommission am selben Tag unter der Nummer TREN/A/25806), Schreiben vom 20. September 2006 (Eingang am selben Tag unter der Nummer TREN/A/32665) und E-Mails vom 16. und 21. November 2006 (registriert unter den Nummern TREN/A/37638 bzw. TREN/A/37981) übermittelten die belgischen Behörden der Kommission weitere ergänzende Informationen.

(13) Mit Schreiben vom 30. November 2006 (Eingang bei der Kommission am 5. Dezember 2006 unter der Nummer TREN/A/39219) übermittelten die belgischen Behörden einen Brief von Herrn Karel Vinck in dieser Angelegenheit. Die belgischen Behörden legten diesen Brief zur Untermauerung ihrer Behauptung vor, dass die Entscheidungen der SNCB in dieser Sache nicht den belgischen Behörden, sondern einzig und allein der SNCB zuzurechnen seien.

(14) Mit Schreiben vom 5. Februar 2007 (D(07)302095) ersuchte die Kommission die belgischen Behörden um Bereitstellung weiterer Informationen. Die belgischen Behörden übermittelten diese Informationen mit Schreiben vom 6. Februar 2007 (Eingang bei der Kommission am 7. Februar 2007 unter der Nummer A(07)24246), mit Schreiben vom 8. Februar 2007 (Eingang bei der Kommission am 9. Februar 2007 unter der Nummer A(07)23613), mit Schreiben vom 13. Februar 2007 (Eingang bei der Kommission am 15. Februar 2007 unter der Nummer A(07)24201) und mit Schreiben vom 15. Februar 2007 (Eingang bei der Kommission am 16. Februar 2007 unter der Nummer A(07)24362).

(15) Mit Schreiben vom 15. März 2007 (D(07)306248) und während des Arbeitstreffens am 16. März 2007 ersuchte die Kommission die belgischen Behörden erneut um ergänzende Informationen, welche diese mit Schreiben vom 30. März 2007 (Eingang bei der Kommission am selben Tag unter der Nummer A(07)28411) übermittelten.

2. **AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER RETTUNGS- UND UMSTRUKTURIERUNGSMASSNAHMEN**

2.1 **Die Parteien des Rahmenvertrags über die Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen zugunsten der IFB**

2.1.1 *IFB*

2.1.1.1 Beschreibung der Gesellschaft

(16) IFB ist eine Aktiengesellschaft nach belgischem Recht. 89,03 % ihres Gesellschaftskapitals sind im Besitz der SNCB. Die übrigen Anteile gehören CNC Transports, einer 93,8%igen Tochter der SNCF (7,41 %), ICF (2,08 %) und EWS (English Welsh and Scottish Railway, 1,22 %).

(17) IFB wurde am 1. April 1998 durch Fusion folgender drei Gesellschaften gegründet: Ferry Boats SA, Interferry SA und die Abteilung „Schienenverkehr" der Edmond Depaire Ltd. Wie von den belgischen Behörden anhand eines Handelsregisterauszugs nachgewiesen wurde, handelte es sich dabei um eine Fusion, bei der die Ferry Boats SA die Interferry SA übernahm. Später wurde die Schienenverkehrsabteilung der Edmond Depaire SA in das fusionierte Unternehmen eingebracht. IFB behielt demnach die Rechtspersönlichkeit des Unternehmens Ferry Boats, das im Jahr 1923 gegründet worden war, bei.

[1] ABl. C 159 vom 8.7.2006, S. 2.

(18) IFB betreibt in erster Linie zwei Arten von Aktivitäten: die Logistik für den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr („IFB Logistics“) sowie den Betrieb der Terminals für den kombinierten Verkehr auf dem europäischen Festland („IFB Terminals“). Die Aktivitäten des Unternehmens wurden im Schreiben über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens unter den Randnummern 16 bis 29 eingehend beschrieben.

(19) Dazu kommen die Beteiligungen und Tochtergesellschaften, die IFB in Belgien und im Ausland an Gesellschaften, die Terminals an Küsten und auf dem Festland betreiben, sowie an Transportunternehmen hält oder hielt. Diese Beteiligungen und Tochtergesellschaften wurden in den Randnummern 30 ff des Schreibens über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens im Detail beschrieben. Die belgischen Behörden setzten die Kommission darüber in Kenntnis, dass bestimmte im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens enthaltene sachliche Informationen nicht ganz richtig dargestellt wurden oder sich in der Zwischenzeit geändert haben. Diese seit dem Schreiben über die Einleitung des Verfahrens eingetretenen Änderungen werden im Folgenden erläutert. Des Weiteren wird auf den Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 30 bis 49) verwiesen.

(20) Beteiligungen der IFB an Terminals in Belgien. IFB hat sich vom Terminal Zeebrugge zurückgezogen. In Randnummer 39 des Schreibens über die Einleitung des Verfahrens wird angegeben, dass ihre Beteiligungen an die Interessenvereinigung OCHZ verkauft wurden. In Wirklichkeit verkaufte IFB ihre Anteile an das Unternehmen Hesse-Noord Natie, mit dem es diesen Terminal gemeinsam betrieb.

(21) In Randnummer 41 des Schreibens heißt es, IFB halte eine Beteiligung von 16,76 % an der Gesellschaft Dry Port Mouscron-Lille. Die belgischen Behörden informierten die Kommission darüber, dass die Beteiligung von IFB infolge einer Kapitalerhöhung am 29. Juni 2006, an der sich IFB nicht beteiligte, sowie infolge des Eintritts des privaten Investors DELCATRANS auf 11,07 % reduziert wurde.

(22) Beteiligung der IFB an Terminals in Frankreich. IFB verkaufte ihre Beteiligung von 30 % an der Gesellschaft Nord France Terminal International OU (im Folgenden: NFTI-ou) im Herbst 2006 an CMA-CGM. Nach dieser Transaktion hält IFB in Frankreich nur noch eine Beteiligung von 2 % an der Gesellschaft CNC transports, die in der Zwischenzeit in Naviland Cargo umbenannt wurde.

2.1.1.2 Betroffene Märkte und Marktanteile der IFB

(23) Im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 50 bis 54) hält die Kommission fest, dass für die Aktivitäten von „IFB Logistics“ zwei verschiedene Produktmärkte zu unterscheiden sind, nämlich der Frachtumschlagsmarkt und der Logistikmarkt. Diese Märkte wurden als nationale Märkte definiert; für IFB Logistics wurde ein Marktanteil von 2 % bis 5 % berechnet.

(24) Bezüglich des Terminalmarktes wurde im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 55 bis 59) eine Unterscheidung zwischen Terminals am Festland und Seeterminals getroffen. In der Zwischenzeit hat IFB ihre Beteiligungen an den Seeterminals aufgegeben. Weder die Beteiligten noch die belgischen Behörden haben die im Beschluss enthaltene Definition in Frage gestellt.

(25) Der Markt des Eisenbahngüterverkehrs hängt mit diesen beiden Märkten zusammen. Seit 2003 ist er für den grenzüberschreitenden Güterverkehr von und nach Belgien geöffnet, wie es in der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft [2] vorgesehen ist. Diese Öffnung für den internationalen Güterverkehr wurde durch die Öffnung des nationalen Bahnfrachtmarktes am 1. Januar 2007 gemäß der Richtlinie 91/440/EWG ergänzt und in Belgien durch ein königliches Dekret vom 13. Dezember 2005 umgesetzt.

2.1.2 *Die SNCB*

(26) Die SNCB geht auf das belgische Gesetz vom 23. Juli 1926, mit dem die Société Nationale des Chemins de Fer Belges gegründet wurde [3], zurück. Seit dem 14. Oktober 1992 [4] ist sie ein selbständiges öffentliches Unternehmen und eine öffentlich-rechtliche Aktiengesellschaft [5].

(27) Die belgische Regierung beschloss am 1. Januar 2005 eine Umstrukturierung der SNCB, durch die das Unternehmen in drei verschiedene Gesellschaften aufgeteilt wurde:

— die SNCB Holding, eine Holdinggesellschaft, die zu 100 % jeweils an den beiden anderen Gesellschaften beteiligt ist;

— Infrabel, die für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist, und

— die neue SNCB, das mit Schienenverkehrsdiensten betraute Eisenbahnunternehmen.

Der belgische Staat hält 100 % der Anteile der SNCB Holding.

(28) Die Verwaltungsorgane der SNCB sind der Verwaltungsrat, der Vorstand und der geschäftsführende Direktor. Der Verwaltungsrat besteht aus zehn Mitgliedern, einschließlich des geschäftsführenden Direktors. Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden vom König auf Beschluss des Ministerrats ernannt.

---

[2] ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

[3] Belgisches Staatsblatt vom 24. Juli 1926.

[4] Datum des Inkrafttretens des Königlichen Erlasses vom 30. September 1992 zur Genehmigung des ersten Verwaltungsvertrags der Société nationale des chemins de fer belges und zur Festlegung der Bestimmungen bezüglich dieser Gesellschaft, Belgisches Staatsblatt vom 14. Oktober 1992.

[5] Gemäß den Festlegungen im Gesetz vom 21. März 1991 über die Reform bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen, Belgisches Staatsblatt vom 27. März 1991.

(29) Die belgische Regierung ist im Verwaltungsrat durch einen Kommissar der Regierung vertreten. Dieser Regierungskommissar kann die belgischen Behörden befassen, um eine Entscheidung des Verwaltungsrats in einer Angelegenheit, die nicht in Verbindung mit der Erfüllung des öffentlich-rechtlichen Auftrags steht, aufzuheben, wenn diese Entscheidung „*porte … préjudice à la mise en œuvre des* tâches de service public." [die Wahrnehmung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen … beeinträchtigt.] (Artikel 23 Absatz 2 des Gesetzes).

2.2 **Die finanziellen Schwierigkeiten der IFB in den Jahren 2001 und 2002**

(30) Zunächst ist es angebracht, die Ursachen für die finanziellen Schwierigkeiten zu analysieren; anschließend wird auf die Reaktionen der Führungskräfte der IFB und der SNCB eingegangen.

2.2.1. *Die finanziellen Schwierigkeiten*

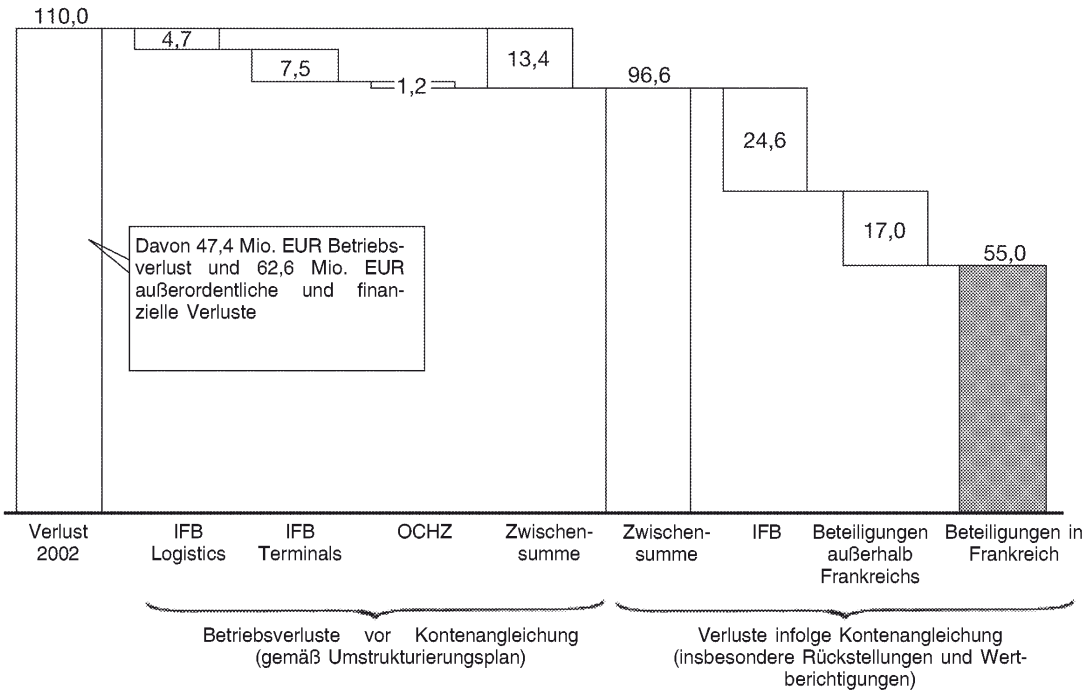
(31) Der Hauptgrund für die Probleme der IFB waren die finanziellen Schwierigkeiten ihrer Beteiligungen in Frankreich in den Jahren 2001 und 2002, deren Standorte alle im Hafen von Dünkirchen lagen. Die finanziellen Schwierigkeiten betrafen auch die Aktivitäten von „IFB Logistics" und „IFB Terminals", die 2002 Verluste verzeichneten.

(32) Wie in Übersicht 1 dargestellt, beliefen sich die Verluste von IFB im Geschäftsjahr 2002 auf insgesamt 110 Mio. EUR. 12,2 Mio. EUR betrafen Betriebsverluste vor der Kontenangleichung bei „IFB Logistics" (4,7 Mio. EUR) und „IFB Terminals" (7,5 Mio. EUR). Dazu kommt ein Betriebsverlust in Höhe von 1,2 Mio. EUR bei der Beteiligung an OCHZ. Diese Verluste in Höhe von insgesamt 13,4 Mio. EUR stellten 12 % des Gesamtverlustes dar. Die restlichen Verluste im Jahr 2002, d. h. 96,6 Mio. EUR, ergaben sich aus Wertberichtigungen und Rückstellungen im Rahmen der erforderlichen Kontenangleichungen infolge von Problemen der Gesellschaft in Frankreich und Belgien. 75 % dieser Wertberichtigungen und Rückstellungen stammen aus Beteiligungen der IFB. Davon betreffen 76 % die Beteiligungen in Frankreich.

Übersicht 1

Aufschlüsselung der Verluste 2002

(in Mio. EUR)



Quelle: Umstrukturierungsplan von IFB: IFB Controlling

2.2.2 *Die Reaktion der Führungskräfte der IFB und der SNCB*

(33) Seit Ende 2000 hat die IFB die Rechnungen der SNCB für ihre Schienenverkehrsdienste nicht mehr bezahlt. 2001 und vor allem 2002 behielt die IFB diese Vorgehensweise bei, die von der SNCB geduldet wurde. Somit sah sich die IFB Ende Januar 2003 mit offenen Rechnungen der SNCB in einer Höhe von insgesamt 63 Mio. EUR konfrontiert. Die Nichtbezahlung dieser Rechnungen erklärt, warum die IFB trotz schwerwiegender finanzieller Probleme ihren Betrieb fortsetzen konnte.

(34) Am 21. Mai 2002 stellte der Verwaltungsrat der IFB fest, dass das Eigenkapital infolge der seit 2000 erlittenen Verluste auf weniger als die Hälfte des Gesellschaftskapitals gesunken war. Gemäß den Bestimmungen in Artikel 633 des belgischen Unternehmensgesetzes wurde eine außerordentliche Generalversammlung der IFB einberufen.

(35) Auf dieser Generalversammlung sicherte die SNCB als Mehrheitsaktionär der IFB zu, diese im Bereich der operationellen Ausgaben mit einem Liquiditätsvorschuss in Höhe von 2,5 Mio. EUR zu unterstützen. Diese Zusage der SNCB wurde von ihrem Verwaltungsrat genehmigt und war die Grundlage für den Beschluss der Aktionäre, die Aktivitäten der IFB vorläufig nicht einzustellen und den Verwaltungsrat der IFB um die Erarbeitung eines umfassenden Umstrukturierungsplans mit Berücksichtigung der Tochtergesellschaften und der Terminalverwaltung zu ersuchen.

(36) Am 19. Juli 2002 analysierte der Verwaltungsrat der SNCB die Lage ihrer Tochtergesellschaft IFB. Nach Darstellung der Situation durch den geschäftsführenden Direktor der IFB traf der Verwaltungsrat folgende Entscheidung: „Le Conseil marque son accord sur un apport en espèces de 2,5 millions EUR nécessaire pour assurer les besoins de trésorerie et garantir la continuité d'IFB jusqu'à fin octobre 2002 (ce montant constituerait une avance sur une probable augmentation du capital).“ [Der Verwaltungsrat erteilt sein Einverständnis zu einer Bareinlage in Höhe von 2,5 Mio. EUR, welche zur Deckung des Liquiditätsbedarfs und zur Fortsetzung des Betriebs der IFB bis Ende Oktober 2002 erforderlich ist (wobei dieser Betrag einen Vorschuss auf eine wahrscheinliche Kapitalerhöhung darstellen würde).]

(37) Im zweiten Halbjahr 2002 wurde infolge der Genehmigung durch den Verwaltungsrat der Liquiditätsvorschuss der SNCB in Höhe von 2 500 000 EUR nach folgendem Zeitplan an die IFB ausgezahlt:

— 6.8.2002: Auszahlung von 1 000 000 EUR,

— 17.9.2002: Auszahlung von 1 000 000 EUR,

— 30.9.2002: Auszahlung von 500 000 EUR.

(38) Dieser zu 3,1 % verzinste Vorschuss wurde bis Juli 2003 in zwei Etappen vollständig zurückgezahlt:

— Am 15. Juli 2003 zahlte die IFB einen Betrag in Höhe von 1 500 000 EUR zuzüglich Zinsen in Höhe von 40 422,04 EUR zurück.

— Am 23. Juli 2003 wurden die restlichen 1 000 000 EUR zuzüglich Zinsen in Höhe von 26 883,35 EUR von der IFB an die SNCB zurückgezahlt.

(39) Am 19. September 2002 beauftragte der geschäftsführende Direktor der IFB zwei Rechnungsprüfer mit der Beurteilung der finanziellen Situation des Unternehmens in einem Sonderbericht. In Anbetracht der Schlussfolgerungen dieses Berichts, der am 4. Dezember 2002 der IFB und danach der SNCB vorgelegt wurde, erteilte der Verwaltungsrat der SNCB am 20. Dezember 2002 sein grundsätzliches Einverständnis zu einer Aufstockung des Kapitals der IFB. Am 24. Dezember 2002 genehmigte auch die außerordentliche Generalversammlung („AGV“) der IFB diesen Vorschlag.

(40) Die Geschäftsleitung der IFB erarbeitete mit der Unterstützung des Beratungsunternehmens McKinsey einen Umstrukturierungsplan für die IFB. Dieser Umstrukturierungsplan, der in den Randnummern 73 bis 86 dieser Entscheidung erläutert wird, wurde am 23. März 2003 vom Verwaltungsrat der IFB genehmigt.

(41) Daraufhin legten die Führungskräfte der beiden Gesellschaften (IFB und SNCB) die einzelnen Schritte für die Rettung und Umstrukturierung der IFB in einem „Rahmenvertrag über die Umstrukturierung der IFB“ fest, der am 7. April 2003 von den beiden Gesellschaften unterzeichnet wurde. Anlässlich einer zweiten AGV erteilten die Aktionäre der IFB ihr Einverständnis zur Fortführung der Aktivitäten der IFB auf der Grundlage dieses Rahmenvertrags.

2.3 **Die Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen des „Rahmenvertrags zwischen der SNCB und der IFB zur Umstrukturierung der IFB“ vom 7. April 2003**

(42) Artikel 2 des Rahmenvertrags legt fest, dass die Durchführung der zwischen den Parteien vereinbarten Maßnahmen in zwei Phasen zu erfolgen hat, und zwar in einer Rettungsphase und in einer Umstrukturierungsphase.

2.3.1 *Modalitäten und Bedingungen für die Gewährung der Rettungsmaßnahmen*

(43) Artikel 3 des Rahmenvertrags sieht folgende Rettungsmaßnahmen vor:

— Gewährung eines rückzahlbaren Vorschusses in Höhe von 5 Mio. EUR,

— Gewährung eines Darlehens über bis zu 15 Mio. EUR und

— Gewährung eines vorläufigen Zahlungsaufschubs für Verbindlichkeiten der IFB gegenüber der SNCB in Höhe von 63 Mio. EUR.

(44) Die Dauer dieser Maßnahmen wurde auf 12 Monate beschränkt. Sie wurde jedoch durch stillschweigendes Einvernehmen der Parteien bis zum Datum der Kapitalaufstockung verlängert.

(45) Der Zinssatz für den rückzahlbaren Vorschuss und für die im Rahmen des Darlehens ausbezahlten Beträge entspricht dem Referenzzinssatz, den die Kommission für staatliche Beihilfen anwendet. Die Zinsen werden kapitalisiert, und ihre Zahlung erfolgt zum Zeitpunkt der Fälligkeit der Forderungen.

(46) Für die Verbindlichkeiten in Höhe von 63 Mio. EUR wird ein für Verzugszinsen üblicher Satz von 5,4 % angewandt. Die Zinsen werden kapitalisiert und zum Zeitpunkt der Fälligkeit der Hauptschuld bezahlt.

(47) Die Zinsen, die die IFB der SNCB für Verbindlichkeiten und Darlehen schuldet, beliefen sich im Jahr 2002 auf 2,2 Mio. EUR, 2003 auf 3,9 Mio. EUR, 2004 auf 4,7 Mio. EUR, 2005 auf 5,2 Mio. EUR und werden 2006 voraussichtlich 4,4 Mio. EUR betragen.

(48) Artikel 7 des Vertrags sieht vor, dass die IFB gegenüber der SNCB auf die Verjährung ihrer Verbindlichkeiten verzichtet.

(49) Sämtliche Maßnahmen wurden unmittelbar nach der Unterzeichnung des Rahmenvertrags am 7. April 2003 umgesetzt. Vom rückzahlbaren Vorschuss machte die IFB allerdings keinen Gebrauch.

2.3.2 *Modalitäten und Bedingungen für die Gewährung der Umstrukturierungsmaßnahmen*

(50) Artikel 4 des Rahmenvertrags über die Modalitäten für die Gewährung von Umstrukturierungsmaßnahmen lautet folgendermaßen:

„Les Parties confirment leur intention de mettre à exécution les mesures suivantes pour autant qu'elles soient conformes à un plan de restructuration approuvé par leurs deux Conseils d'administration, par l'Etat belge et si nécessaire par la CE, et sous réserve d'approbation par les actionnaires d'IFB:

— La conversion en capital de l'avance récupérable d'un montant de 5 Mio EUR.

— La conversion en capital de la partie de facilité de crédit prélevée pour un montant maximum de 15 Mio EUR […].

— La conversion en capital des dettes de […] 63 Mio EUR.

— Eventuellement et à condition que les deux parties soient d'accord à ce sujet, une augmentation de capital supplémentaire […]."

[Die Parteien bestätigen ihre Absicht zur Umsetzung folgender Maßnahmen unter der Voraussetzung, dass sie im Einklang mit einem von den beiden Verwaltungsräten, dem belgischen Staat und erforderlichenfalls von der Europäischen Kommission (EK) genehmigten Umstrukturierungsplan stehen, sowie vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aktionäre der IFB:

— die Umwandlung des rückzahlbaren Vorschusses in Höhe von 5 Mio. EUR in Kapital;

— die Umwandlung des ausgezahlten Teils des Darlehens in Höhe von 15 Mio. EUR in Kapital […];

— die Umwandlung der Verbindlichkeiten […] in Höhe von 63 Mio. EUR in Kapital;

— möglicherweise eine zusätzliche Kapitalerhöhung unter der Voraussetzung des diesbezüglichen Einvernehmens der beiden Parteien […].

(51) Die Durchführung dieser Kapitalerhöhung unterliegt gemäß Artikel 5 des Rahmenvertrags einer aufschiebenden Bedingung, nämlich ihrer Genehmigung durch die Kommission in Hinblick auf die Regelungen für staatliche Beihilfen. Artikel 5 lautet:

„Les engagements contractés par la SNCB […] sont soumis à la condition suspensive suivante. Les Parties demanderont à l'Etat belge de procéder au plus vite à la communication du présent contrat cadre à la CE. Les parties demanderont également à l'Etat belge, si la CE devait estimer à juste titre dans le cadre de cette communication que [le contrat cadre] comprend l'octroi d'une aide d'Etat (telle que visée à l'article 87 du Traité CE), de notifier le [contrat cadre] en application de l'article 88 alinéa 3 du Traité CE. Afin de permettre à la CE d'adopter une position, [le contrat cadre] ne sera de toute façon pas mis à exécution dans un délai de 15 jours ouvrables à compter du jour de la notification à la CE. Si [le contrat cadre] devait à juste titre être qualifié d'aide d'Etat globale par la CE, il ne sera pas mis à exécution avant que la CE ait approuvé explicitement ou implicitement l'aide concernée et, le cas échéant, dans les limites et aux conditions exposées dans la disposition d'approbation.

Si la CE devait qualifier partiellement ou totalement [le contrat cadre] d'aide d'Etat et dans l'hypothèse et pour autant que cette aide soit déclarée incompatible avec le marché commun, alors les Parties discuteront en toute bonne foi de la faisabilité des éventuelles mesures supplémentaires demandées vis-à-vis d'IFB, mais sans obligation de mettre ces mesures supplémentaires ou adaptées à exécution si les circonstances dans lesquelles l'aide doit être apportée sont considérées comme absolument injustifiées."

[Die von der SNCB eingegangen Verpflichtungen […] unterliegen der folgenden aufschiebenden Bedingung. Die Parteien haben den belgischen Staat zu ersuchen, diesen Rahmenvertrag so rasch wie möglich an die EK weiterzuleiten. Des Weiteren haben sie den belgischen Staat — sollte die EK im Rahmen dieser Mitteilung zu Recht die Auffassung vertreten, dass [der Rahmenvertrag] die Gewährung einer staatlichen Beihilfe (im Sinne von Artikel 87 EG-Vertrag) darstellt — darum zu ersuchen, den [Rahmenvertrag] gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag zu notifizieren. Um der EK eine Stellungnahme zu ermöglichen, darf auf alle Fälle erst 15 Werktage nach dem Datum der Anmeldung bei der EK mit der Umsetzung [des Rahmenvertrags] begonnen werden. Sollte [der Rahmenvertrag] von der EK zu Recht insgesamt als staatliche Beihilfe eingestuft werden, wird mit seiner Umsetzung erst begonnen, wenn die EK explizit oder implizit die betreffende Beihilfe genehmigt hat, erforderlichenfalls unter Einhaltung der in der Genehmigung angeführten Einschränkungen und Bedingungen.

Sollte die EK [den Rahmenvertrag] ganz oder teilweise als staatliche Beihilfe einstufen und sollte diese Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt werden, erörtern die Parteien nach dem Grundsatz von Treu und Glauben die Durchführbarkeit von möglicherweise geforderten Ersatzmaßnahmen gegenüber der IFB, jedoch ohne verpflichtet zu sein, diese anderen Maßnahmen auszuführen, wenn die Bedingungen für die Gewährung der Beihilfe als absolut ungerechtfertigt erachtet werden.]

(52) Das belgische Zivilrecht sieht vor, dass der Vertrag bei Erfüllung der aufschiebenden Bedingung rückwirkend gültig ist.

(53) In ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Prüfverfahrens teilten die belgischen Behörden der Kommission mit, dass die Kapitalerhöhung genau wie zwischen den Parteien des Rahmenvertrags vereinbart durchgeführt würde, wenn die Kommission ihr Einverständnis gibt. Diese würde 95,3 Mio. EUR betragen und sich folgendermaßen zusammensetzen:

(EUR)

Umwandlung des Darlehens in Kapital	15 Mio.
Umwandlung der Verbindlichkeiten der IFB gegenüber der SNCB in Kapital	63 Mio.
Umwandlung der kumulierten Zinsen für das Darlehen und die Verbindlichkeiten in den Jahren 2002 bis 2006 (für 2006 nur teilweise) in Kapital	17,3 Mio.
Insgesamt	95,3 Mio.

(54) Die belgischen Behörden teilten der Kommission mit, dass die Erhöhung nicht die gesamten im Jahr 2006 kumulierten Zinsen berücksichtige, um sicherzustellen, dass das Verhältnis Verbindlichkeiten/Eigenkapital der IFB dem Durchschnittswert seiner Wettbewerber entspreche und diesen nicht übersteige. Des Weiteren werde dabei auch nicht der rückzahlbare Vorschuss berücksichtigt, da die IFB von dieser Maßnahme keinen Gebrauch machte.

(55) In ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens teilten die belgischen Behörden der Kommission auch die Rücknahme ihrer Notifikation vom 29. Januar 2005 mit, in der sie die Kommission über die Absicht der SNCB und IFB informierte, eine über Artikel 4 des Rahmenvertrags hinausgehende zusätzliche Kapitalerhöhung in Höhe von 5 Mio. EUR durch die Einbringung der 47%igen Beteiligung der SNCB an der Gesellschaft TRW [6] durchzuführen.

(56) Der gemäß Artikel 4 vorgesehene Umstrukturierungsplan wurde der Kommission auf einer Sitzung mit den belgischen Behörden am 12. Dezember 2003 übergeben. Seine Umsetzung wurde 2003 begonnen und Anfang 2005 abgeschlossen.

(57) Der Umstrukturierungsplan besteht aus zwei Teilen, die zwei verschiedene Strategien behandeln, die einerseits die französischen Tochtergesellschaften der Gruppe und andererseits die belgischen Aktivitäten der IFB betreffen. Die für Frankreich gewählte Strategie konzentriert sich auf die umfassende Desinvestition der Beteiligungen, während die Strategie für Belgien eine Umstrukturierung des Unternehmens mit dem Ziel der Fortsetzung seines Betriebs vorsieht.

2.3.2.1 Die Desinvestition bei den Tochtergesellschaften, die Terminals in Frankreich betreiben

(58) Wie in dieser Entscheidung und etwas ausführlicher in den Randnummern 30 ff des Schreibens über die Einleitung des Verfahrens erläutert, verfolgte die IFB eine Strategie der Desinvestition für ihre französischen Tochtergesellschaften, die zum Verkauf der Beteiligung an NFTI-ou im November 2006 führte.

(59) Die gesamten Desinvestitionskosten für die französischen Töchter der IFB betrugen 39,1 Mio. EUR. In der folgenden Tabelle wird die Verteilung dieser Kosten auf die fünf Tochtergesellschaften angegeben. In den folgenden Randnummern werden der Finanzierungsbedarf und die Zahlen der einzelnen Gesellschaften ausführlicher erläutert.

[6] IFB besitzt bereits eine Beteiligung von 0,9 % an dieser Gesellschaft, die die Terminals in Antwerpen, Zeebrugge, Ostende, Charleroi, Lüttich, Brüssel, Etge, Genk und Muizen betreibt und in 11 Mitgliedstaaten Leistungen im Eisenbahngüterverkehr anbietet.

Desinvestition bei französischen Beteiligungen: Summe der angefallenen Kosten

(in Mio. EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IBF FRANKREICH	DPD	BETEILIGUNGEN INSGESAMT
Wertminderung bei Forderungen	3,9		0,8	2,8	7,5
Wertminderung bei Beteiligungen		16,7	0,1	5,1	22,0
Kapitalerhöhung		1,7			1,7
Gesamtkosten	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
Fällige Zinsen zum 30.6.2006					+ 7,7
Schwankungen Kontokorrentkonto Sept. 2002 bis Dez. 2002					+ 0,5
Gewinn aus Verkauf von SSTD					– 0,2
Gesamte Desinvestitionskosten der französischen Beteiligungen					39,1

a) ***Finanzierungsbedarf***

(60) Die Tabelle wurde auf der Grundlage der Zwischenbilanz vom 27. September 2002 erstellt. Folgende Beträge werden darin angegeben:

— ein Betrag in Höhe von 31,1 Mio. EUR, der sich aus der Wertminderung bei Forderungen, Wertminderung bei Beteiligungen sowie der Kapitalerhöhung der NFTI-ou in Höhe von 1,7 Mio. EUR. zusammensetzt;

— ein Betrag in Höhe von 7,7 Mio. EUR für angefallene Zinsen, die den kumulierten Zinsen zwischen Ende 2002 und 30. Juni 2006 für die Teilbeträge des rückzahlbaren Vorschusses und den Zahlungsaufschub zur Finanzierung der Desinvestition entsprechen;

— ein Betrag von – 0,2 Mio. EUR, der dem Gewinn aus dem Verkauf der SSTD entspricht;

— ein Betrag von 0,5 Mio. EUR, der der Differenz der Zwischenbilanz zum 27. September 2002 einerseits und dem Betrag der tatsächlichen buchhalterischen Wertminderung zum 31. Dezember 2002 andererseits entspricht.

(61) Dieser letzte Betrag in Höhe von 0,5 Mio. EUR entspricht den Geldströmen zwischen der IFB und ihren französischen Beteiligungen in der Zeit vom 27. September bis zum Jahresende 2002 und war in der Tabelle anzugeben, um die tatsächlichen buchhalterischen Verluste Ende 2002 mit dem gesamten, auf der Grundlage der Situation vom 27. September 2002 errechneten Bedarf abgleichen zu können. Bezüglich des Finanzierungsbedarfs der IFB ist dieser Betrag nicht zu berücksichtigen; der Finanzierungsbedarf der IFB im Zusammenhang mit der Desinvestition bei den französischen Beteiligungen beträgt somit 38,6 Mio. EUR.

(62) Der Finanzierungsbedarf für die Desinvestition bei den Beteiligungen der IFB in Frankreich wurde von der SNCB gedeckt. Tatsächlich hat die IFB 30,9 Mio. EUR der Mittel, die ihr aufgrund des vorläufigen Darlehens in Höhe von 15 Mio. EUR und der vorläufigen Nichteinziehung der bestehenden Forderungen in Höhe von 63 Mio. EUR zur Verfügung standen, zur Finanzierung der Desinvestition verwendet. 7,7 Mio. EUR der Finanzierungssumme entsprachen den kraft des Rahmenvertrags vom 7. April 2003 für diese Summe fälligen Zinsen, wobei vertraglich vorgesehen ist, dass die Zinsen erst bei Fälligkeit der Hauptschuld bezahlt (oder gleichzeitig mit der Hauptschuld in Kapital umgewandelt) werden.

b) ***Acimar***

(63) Das Unternehmen Acimar erzielte seinen gesamten Umsatz über einen Transportvertrag mit der Gesellschaft Arcelor, der am 31. Dezember 2005 auslief und zum Zeitpunkt der Rechnungsprüfung bei der IFB im zweiten Halbjahr 2002 Verluste in Höhe von […] (*) verursachte. Nachdem Versuche, diesen Vertrag mit Arcelor neu auszuhandeln, fehlgeschlagen waren, beschloss die SNCB, den Konkurs von Acimar anzumelden und um ein gerichtliches Sanierungsverfahren anzusuchen. IFB hatte uneinbringliche Forderungen gegenüber Acimar in Höhe von 3,9 Mio. EUR, die Desinvestitionskosten darstellen.

c) ***NFTI-ou***

(64) Bezüglich NFTI-ou, einem Unternehmen im Besitz von IFB und Port Autonome de Dunkerque (Autonomer Hafen Dünkirchen), das Terminals im Hafen von Dünkirchen betrieb, entschied sich die SNCB für eine Desinvestition durch den Verkauf ihrer Beteiligung.

(*) Vertrauliche Angaben.

(65) Die Beteiligung der IFB an NFTI-ou hatte zur Folge, dass die IFB in einer Verpflichtungserklärung zusagen musste, einen Anteil der Verluste entsprechend ihrer Beteiligung an der Gesellschaft zu tragen. Zudem hatte die IFB bei einem Bankdarlehen der Gesellschaft in Höhe von 2,9 Mio. EUR bei der […] für sie gebürgt.

(66) Um ihre Beteiligung an der Gesellschaft zu veräußern, verhandelte die IFB mit dem Hafen Dünkirchen über die Aufhebung der Pflichten aus der Verpflichtungserklärung. IFB beteiligte sich dafür an einer Kapitalerhöhung bei NFTI-ou in Höhe von 1,7 Mio. EUR, die für die Weiterführung der Aktivitäten der Gesellschaft notwendig geworden war, und veräußerte einen Teil ihrer Gesellschaftsanteile an den Port Autonome de Dunkerque zum symbolischen Preis von einem Euro. Nach dieser Transaktion hielt IFB nur noch 30 % der Gesellschaftsanteile.

(67) In der Folge suchten und fanden die IFB und der Port Autonome de Dunkerque ein Unternehmen für die Übernahme der Anteile der IFB: die CMA-CGM. […] Berücksichtigt man den Kaufpreis, betrugen die gesamten Desinvestitionskosten für die IFB 18,5 Mio. EUR, d. h. 1,7 Mio. EUR für die Kapitalerhöhung und 16,7 Mio. EUR für die Verluste bei den Beteiligungen.

d) ***IFB France***

(68) IFB France, die nunmehr den Firmennamen AGEP trägt, wurde von NFTI-ou übernommen […], was einen Verlust in Höhe von 0,1 Mio. EUR bedeutete. Nachdem IFB zur selben Zeit bei NFTI-ou desinvestierte, führte die Übernahme durch NFTI-ou zur Desinvestition durch Verkauf von IFB France. Vor dem Verkauf sah sich IFB gezwungen, auf seine Forderungen gegenüber IFB France in Höhe von 0,8 Mio. EUR zu verzichten. Die gesamten Desinvestitionskosten für IFB France betrugen somit 0,9 Mio. EUR.

e) ***Dry Port Dunkerque***

(69) Die Beteiligung der IFB an Dry Port Dunkerque war mit einer ähnlichen Besonderheit verbunden wie ihre Beteiligung an NFTI-ou: In einer Verpflichtungserklärung musste die IFB versprechen, die operativen Verluste des Unternehmens auszugleichen.

(70) Die Desinvestition bei dieser Beteiligung der IFB erfolgte teilweise durch Liquidation, teilweise durch Verkauf eines Teils der Aktiva, d. h. der Anteile von Dry Port Dunkerque in Höhe von 8,6 % an NFTI-ou. Anders als bei NFTI-ou konnten die Partner von IFB in diesem Fall nicht die Fortführung des Unternehmens verlangen.

(71) IFB konnte ihre Forderungen an Dry Port Dunkerque (2,8 Mio. EUR) nicht durchsetzen und hatte Verluste bei ihrer Beteiligung (5,1 Mio. EUR) hinzunehmen. Die Gesamtkosten der Liquidation betrugen somit 7,9 Mio. EUR.

f) ***SSTD***

(72) SSTD ist ein gewinnbringendes Unternehmen. Nach dem Verlust seines Hauptkunden und angesichts der strategischen Entscheidung, sich vom französischen Markt zurückzuziehen, beschloss IFB Anfang 2005 den Verkauf des Unternehmens, was einen geringfügigen Gewinn brachte.

2.3.2.2 Der Umstrukturierungsplan für die Fortsetzung der Aktivitäten in Belgien

(73) IFB erarbeitete gemeinsam mit dem Beratungsunternehmen McKinsey einen Umstrukturierungsplan für die Geschäftsbereiche der IFB in Belgien. Dieser Plan besteht aus zwei Teilen:

— Umstrukturierung des Geschäftsbereichs „IFB Logistics“,

— Umstrukturierung des Geschäftsbereichs „IFB Terminals“.

Der Grundgedanke dieses Plans besteht darin, die Aktivitäten der IFB auf ihr Kerngeschäft, d. h. die Logistiktätigkeit und den Betrieb von Terminals in Belgien, zu beschränken und die anderen Geschäftsbereiche, die für das wirtschaftliche Überleben des Kerngeschäfts nicht notwendig sind, aufzugeben oder zu verkaufen. In der Folge soll auf die finanziellen Ergebnisse dieser Umstrukturierung sowie auf die verschiedenen Maßnahmen zur Erreichung dieser Resultate (allgemeine Maßnahmen, Maßnahmen im Bereich der Logistiktätigkeit, Maßnahmen im Bereich der Terminaltätigkeit, Investitionen) eingegangen werden.

a) ***Finanzielle Ergebnisse der Umstrukturierung***

(74) Nach Anpassungen aufgrund von Abschreibungen, Wertberichtigungen und Rückstellungen für Risiken und Aufwendungen („operativer Cashflow“) sah der Umstrukturierungsplan folgende finanzielle Ergebnisse vor, die tatsächlich weitgehend erreicht wurden.

(Mio. EUR)

	2004	2005	2006 (1. Halbjahr)	Gesamtsumme im Zeitraum der Umstrukturierung
Prognostizierter operativer Cashflow	3,9	4,3	2,35	10,550
Tatsächlich erreichter operativer Cashflow	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Die Prognosen für die finanziellen Ergebnisse der IFB basierten im Wesentlichen auf folgenden Elementen, die der IFB zum Zeitpunkt der Annahme des Umstrukturierungsplans bekannt waren:

— Konzentration des „Railbarge"-Verkehrs auf einen Terminal und merkliche Steigerung des Volumens. Die Zentralisierung des „Railbarge"-Verkehrs erlaubte eine Optimierung des operationellen Modells und eine Erhöhung der Erlöse, zumal die bisher von Dritten durchgeführten Umschlagsarbeiten in die Unternehmensgruppe integriert werden konnten. Außerdem konnte IFB einen neuen wichtigen Kunden, CSAV, gewinnen, der bereits ab 2004 Aufträge in einer Größenordnung von 50 000 TEU beabsichtigte.

— Merkliche Verringerung des Personals sowie der Wartungskosten. Diese Maßnahmen werden in den Randnummern 78 bis 83 dieser Entscheidung ausführlicher beschrieben.

— Neue Vereinbarung bezüglich des Betriebs des Eisenbahnterminals Cirkeldyck, die erhebliche Synergieeffekte mit dem benachbarten Terminal MSC Home Terminal ermöglichte.

— Wachstum des Volumens des Terminals Muizen infolge der Unterzeichnung eines neuen Vertrags mit Unilog.

— Äußerst positive allgemeine Prognosen für den intermodalen Verkehrsmarkt, der seit Beginn des neuen Jahrtausends ein spektakuläres Wachstum verzeichnet.

b) ***Getroffene Umstrukturierungsmaßnahmen***

Allgemeine Maßnahmen

(76) Der Abschluss eines neuen Tarifvertrags auf Unternehmensebene und die Änderung der arbeitsrechtlichen Vorschriften führten zu einer höheren Aktivitätsquote (die Anzahl der Arbeitstage pro Jahr erhöhte sich seit 1. Januar 2004 um 13 Tage) und niedrigeren Kosten (die Entlohnung der Wochenend- und der Schichtarbeit wurde mit 1. Oktober 2003 reduziert).

(77) Die Verwaltungs- und Verkaufsabteilungen wurden in Berchem zusammengeführt, so dass die Niederlassung in Gand geschlossen und die Kapazitäten am Standort von Zeebrugge reduziert werden konnten.

(78) Diese Maßnahmen trugen zu einem Personalabbau bei, der für eine Senkung der Gemeinkosten von IFB um insgesamt ungefähr 2,55 Mio. EUR pro Jahr ([7]) notwendig geworden war. Tatsächlich reduzierte die IFB ihr Personal von 210 VZE ([8]) im September 2002 auf 175 VZE zu Beginn des Jahres 2006, was eine Verringerung um 17 % bedeutet. Dieser Abbau lässt sich folgendermaßen aufschlüsseln:

— In den direkt betriebenen Terminals (ohne Tochtergesellschaften) wurde das Personal von 110 VZE im September 2002 auf 96 VZE Anfang 2006, d. h. um 13 %, reduziert.

— Im Logistikbereich der IFB wurde das Personal von 60 VZE im September 2002 auf 49 VZE Anfang 2006, also um 19 %, reduziert.

— In den Bereichen „Marketing und Verkauf" und in den anderen zentralen Abteilungen (Finanz-, Personalabteilung etc.) wurde ein Personalabbau von 40 VZE im September 2002 auf 31 VZE Anfang 2006, d. h. um 23 %, durchgeführt.

Umstrukturierung des Logistikbereichs

(79) Der Umstrukturierungsplan sah die folgenden neun Maßnahmen vor, mit denen eine Verbesserung der finanziellen Lage um 5,7 Mio. EUR erreicht werden sollte.

Maßnahmen	Gewinn
1. Auswirkung der Lohnkostensenkung	[…]
2. Beratung und Outsourcing	[…]
3. Wertberichtigungen und außerordentliche Abschreibungen	[…]
4. Einstellung der nicht gewinnbringenden Bereiche des North European Network	[…]
5. Rückgang des Volumens im herkömmlichen Verkehr	[…]
6. Auflösung von Rückstellungen für die Wartung von Waggons	[…]
7. Zunahme des Intermodalverkehrs	[…]
8. Neuverhandlung des Railbarge-Vertrags (Preiserhöhung und Neugestaltung der Produkte)	[…]
9. Erhöhung der Provisionen der Vertretungen (Vertreter)	[…]
10. Senkung der Gemeinkosten	[…]

(80) Bei der Durchführung des Umstrukturierungsplans, die Ende 2004 abgeschlossen wurde, wurden zwei zusätzliche Maßnahmen getroffen:

— Für den Terminal Cirkeldijck wurde der Umschlagspreis erhöht;

([7]) Die Erhöhung der pro Jahr zu leistenden Arbeitstage führte zu einer Kostensenkung von ca. 0,6 Mio. EUR pro Jahr, die Zusammenführung der Verwaltungs- und Verkaufsabteilungen in Berchem sparte Kosten in Höhe von ca. 0,2 Mio. EUR pro Jahr ein, und der Personalabbau in einem Ausmaß von 35 VZE ergab eine Kostenreduktion von 1,75 Mio. EUR pro Jahr.

([8]) Vollzeiteinheiten.

— die Verkehrsströme wurden allgemein analysiert und in der Folge in Abstimmung mit den Kunden neu ausgerichtet.

Umstrukturierung des Geschäftsbereichs „IFB Terminals"

(81) Die 2005 abgeschlossene Umstrukturierung des Geschäftsbereichs „IFB Terminals" sollte sieben Maßnahmen umfassen, die in den Randnummern 103 bis 107 des Beschlusses über die Einleitung des Verfahrens eingehender beschrieben werden.

(82) Neben den ursprünglich geplanten Maßnahmen führte IFB Logistics eine eingehende Analyse ihrer Eisenbahnprodukte durch, die ergab, dass das Unternehmen unrentable Produkte anbot, die IFB seither eingestellt hat.

(83) Bei anderen Produkten ergab diese Analyse die Notwendigkeit von Verbesserungen auf technischer Ebene. Diese wurden insbesondere im Bereich des intermodalen Containerverkehrs durchgeführt.

Im Umstrukturierungsplan vorgesehene Investitionen

(84) Die Umstrukturierung von Mainhub sowie von Zomerweg machten erneute Investitionen notwendig […], vor allem Ersatzinvestitionen […] sowie verschiedene andere Investitionen […].

2.4 **Beschreibung der Gründe für die Einleitung des Verfahrens am 7. Dezember 2005**

(85) Belgien vertrat in seiner Anmeldung die Auffassung, dass die gegenständlichen Maßnahmen keine staatliche Beihilfe darstellten, zumal sie nicht dem belgischen Staat zugerechnet werden könnten und die SNCB auf jeden Fall wie ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor agiert habe.

(86) Die Kommission hegte Zweifel, ob die Gewährung eines Zahlungsaufschubs für die bestehenden Verbindlichkeiten in Höhe von 63 Mio. EUR und ihre Umwandlung in Gesellschaftskapital einschließlich der dafür angefallenen Zinsen in Höhe von 11 Mio. EUR nicht eine staatliche Beihilfe darstellten. Ihre Zweifel konzentrierten sich auf die Frage, inwieweit die Vorgehensweise der SNCB ihrem Eigentümer, dem belgischen Staat, zugerechnet werden könne, sowie die Frage, ob die SNCB wie ein marktwirtschaftliche handelnder Privatinvestor agiert habe.

(87) Zudem hatte sie Bedenken, dass die Gewährung eines rückzahlbaren Vorschusses in Höhe von 5 Mio. EUR und eines Darlehens über 15 Mio. EUR, die Umwandlung des Darlehens von 15 Mio. EUR und der dafür angelaufenen Zinsen in Höhe von 2,5 Mio. EUR in Gesellschaftskapital sowie die Sacheinlage über 5 Mio. EUR in Form der Beteiligung der SNCB an TRW staatliche Beihilfen darstellten.

(88) Nachdem diese Hilfsmaßnahmen Liquiditätsbeihilfen waren, zweifelte die Kommission daran, ob sie als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden könnten, zumal es sich um Rettungsbeihilfen handelte, die für einen Zeitraum von mehr als 12 Monaten gewährt wurden.

(89) Die Kommission hegte Zweifel in Bezug auf die Frage, ob die Gesamtheit der Hilfsmaßnahmen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Umstrukturierungsmaßnahmen anerkannt werden könnte.

(90) Ihre Zweifel erstreckten sich auf die zeitliche Anwendbarkeit der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten aus dem Jahr 1999 ([9]) (im Folgenden: „die Leitlinien von 1999") sowie der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten aus dem Jahr 2004 ([10]) (im Folgenden: „die Leitlinien von 2004"), das Ausreichen der Vorkehrungen zur Abmilderung nachteiliger Auswirkungen der Beihilfe auf Wettbewerber sowie die Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß und den ausreichenden Umfang des von der IFB geleisteten Eigenbeitrags zu den Umstrukturierungsmaßnahmen.

(91) Mit Schreiben vom 14. Februar 2006 übermittelte Belgien seine Stellungnahme, die durch Schreiben vom 29. Juni 2006, 20. September 2006, 16. November 2006 und 21. November 2006 ergänzt wurde.

(92) In ihrer Antwort wiederholen die belgischen Behörden ihre Position, nach der die gegenständlichen Maßnahmen keine Beihilfen darstellten, da sie nicht dem belgischen Staat zugerechnet werden könnten und die SNCB sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor verhalten habe.

(93) Die belgischen Behörden vertreten darüber hinaus die Ansicht, dass die gegenständlichen Maßnahmen, sollten sie als staatliche Beihilfen eingestuft werden, auf der Grundlage der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten aus dem Jahr 1999 und nicht auf der Grundlage der Leitlinien aus dem Jahr 2004 zu prüfen seien. Außerdem sind die belgischen Behörden der Meinung, dass die Maßnahmen als Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

([9]) ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.
([10]) ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

3. STELLUNGNAHME BELGIENS

(94) Die Position Belgiens kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

3.1 Die Bemerkungen der belgischen Behörden zum Verfahren

(95) In ihrem Antwortschreiben teilen die belgischen Behörden der Kommission mit, dass sie Vorbehalte in Bezug auf die Dauer der Untersuchung anmelden. Sie vertreten die Auffassung, berechtigterweise davon ausgehen zu können, dass die vorläufige Beibehaltung der Rettungsmaßnahmen bis zur endgültigen Entscheidung der Kommission bezüglich des Umstrukturierungsplans als rechtmäßig anzusehen ist.

(96) Die Mitteilungen vom 12. August 2003 (Eingang bei der Kommission unter der Nummer NN 9/04) und vom 28. Januar 2005 (Eingang bei der Kommission unter der Nummer N 55/05) hatten laut den Angaben der belgischen Behörden den Zweck, der Kommission alle Beweismittel zu liefern, um festzustellen, ob die Maßnahmen der SNCB zugunsten von IFB eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellten oder nicht. Nach Ansicht der belgischen Behörden würde (und werde) die Kommission erst dann, wenn die Maßnahmen als staatliche Beihilfe eingestuft würden, aufgefordert werden, die Mitteilungen als Anmeldungen im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag anzusehen.

(97) Die belgischen Behörden vertreten die Auffassung, dass insbesondere die Mitteilung vom 12. August 2003 nicht dafür spreche, dass die Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen zugunsten der IFB staatliche Beihilfen darstellten und dass demnach auch die Rettungsmaßnahmen nicht als nicht angemeldete staatliche Beihilfen eingestuft werden könnten. Nach Ansicht der belgischen Behörden unterlagen diese Maßnahmen nicht der Verpflichtung nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag, das Vorhaben im Voraus anzumelden und nicht vor Abschluss der Untersuchung durchzuführen.

(98) Die belgischen Behörden nehmen eine ähnliche Position bezüglich der Mitteilung vom 28. Januar 2005 ein, in der Belgien die Kommission über eine zusätzliche Kapitalerhöhung über 5 Mio. EUR unterrichtete.

3.2 Nichtvorliegen einer „staatlichen Beihilfe“ im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

3.2.1 *Fehlen staatlicher Mittel*

(99) Belgien ist der Ansicht, dass weder die Rettungsmaßnahmen noch die Umstrukturierungsmaßnahmen zugunsten von IFB aus staatlichen Mitteln finanziert wurden. Die SNCB habe diese Maßnahmen ausschließlich aus eigenen Mitteln finanziert, ohne auf irgendeine Art und Weise staatliche Ressourcen zu mobilisieren.

(100) Nach Ansicht der belgischen Behörden reiche die Tatsache, dass die SNCB ein öffentliches Unternehmen im Sinne der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission vom 25. Juni 1980 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen [11] ist, nicht aus, um nachzuweisen, dass die gegenständlichen, von der SNCB finanzierten Maßnahmen aus staatlichen Mitteln finanziert worden seien. Die belgischen Behörden vertreten die Auffassung, dass einerseits zwischen den Eigenmitteln der SNCB — dem Ergebnis ihrer Geschäftstätigkeit — und andererseits den aus dem Staatshaushalt stammenden Mitteln für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen durch die SNCB zu unterscheiden sei. Nachdem die staatliche Kapitalausstattung nicht ausreiche, um alle Ausgaben für die genannten Leistungen abzudecken, sei es nach Ansicht der belgischen Behörden ausgeschlossen, dass die SNCB staatliche Mittel für die Maßnahmen zugunsten der IFB verwendet habe.

(101) Die belgischen Behörden vertreten die Meinung, dass das Vermögen der SNCB nicht der öffentlichen Hand zur Verfügung stehe, sondern für den Unternehmensgegenstand der SNCB bestimmt sei. Folglich stehe es nicht den nationalen Behörden zur Verfügung, wie es im so genannten Stardust-Marine-Urteil [12] vorausgesetzt wird.

(102) Belgien erklärt schließlich, dass jedwede Verringerung der Eigenmittel der SNCB aufgrund der Maßnahmen zugunsten der IFB keineswegs einen „Verlust“ für den Staat [13] bedeutet hätte, zumal es sich keinesfalls um Mittel handelte, die sonst wieder in den Staatshaushalt gelangt wären.

3.2.2 *Fehlende Zurechenbarkeit*

(103) Bezüglich der Gewährung eines Liquiditätsvorschusses in Höhe von 2,5 Mio. EUR im zweiten Halbjahr 2002 vertreten die belgischen Behörden die Auffassung, dass die Entscheidung der SNCB, diesen Vorschuss zu gewähren, nicht dem belgischen Staat zugerechnet werden könne.

(104) Als Beweis dafür bringen sie folgende Argumente vor:

— Die strategische Entscheidung der SNCB, eine Umstrukturierung des Unternehmens IFB vorzunehmen, anstatt Konkurs anzumelden, wurde vom Vorstand der SNCB alleine getroffen. Insbesondere sei es weder in den Ende 2001 von der belgischen Regierung in Auftrag gegebenen Studien für die Gesellschaft ABX noch in den im Jahr 2002 getroffenen Entscheidungen des belgischen Ministerrats bezüglich ABX um die Zukunft der IFB gegangen.

[11] ABl. L 195 vom 29.7.1980, S. 35.

[12] Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission, Slg. 2002, S. I-4397), so genanntes Stardust-Marine-Urteil.

[13] Urteil des Gerichts erster Instanz vom 27. Januar 1998 in der Rechtssache T-67/94, Ladbroke Racing/Kommission, Slg. 1998, II-1, Randnummer 109, bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofes vom 16. Mai 2000 in der Rechtssache C-83/98 P, Ladbroke Racing Ltd, Slg. 2000, S. I-3271, Randnummer 48.

— Die Gewährung des Vorschusses an IFB war vom Vorstand der SNCB entschieden worden. Die belgischen Behörden räumen ein, dass der Vorstand zwar beschlossen hatte, diese Maßnahme dem Verwaltungsrat der SNCB zu unterbreiten, vertreten aber die Ansicht, dass die Gewährung des Liquiditätsvorschusses keiner Genehmigung durch den Verwaltungsrat der SNCB bedurfte, zumal kraft der Vollmachten des Verwaltungsrats an den Vorstand dieser befugt sei, die SNCB für Beträge bis zu 2,5 Mio. EUR zu verpflichten.

— Dieser Vorschuss sei nicht Teil eines Umstrukturierungsplans, eines anderen Plans oder einer anderen Maßnahme gewesen, die der belgischen Regierung unterbreitet wurde oder Gegenstand irgendeiner Beratung mit den belgischen Behörden gewesen wäre.

— Andere Faktoren wie die relativ geringe Höhe und der vorläufige Charakter des Vorschusses untermauern ebenfalls die Schlussfolgerung, dass seine Gewährung nicht dem belgischen Staat zugeordnet werden könne.

(105) Bezüglich der Nichtbezahlung der Rechnungen der SNCB durch IFB sind die belgischen Behörden der Auffassung, dass der Verwaltungsrat der SNCB nicht darüber informiert wurde, dass die IFB bis Dezember 2002 — also bis zum Zeitpunkt, zu dem er die Kapitalerhöhung der IFB grundsätzlich beschlossen hatte — keine Rechnungen an die SNCB bezahlt habe.

(106) Ferner vertreten die belgischen Behörden die Ansicht, dass die Handlungen oder Unterlassungen des Verwaltungsrats, des Vorstands oder des geschäftsführenden Direktors — egal ob vor oder nach Abschluss des Rahmenvertrags — nicht dem belgischen Staat zugerechnet werden können. Sie führen an, dass eine Beteiligung des belgischen Staates (im Sinne des Stardust-Marine-Urteils) am Entscheidungsprozess der SNCB bezüglich der Gewährung der Maßnahmen zugunsten der IFB fehle.

(107) Nach Ansicht der belgischen Behörden stellten die Maßnahmen der SNCB zugunsten der IFB Maßnahmen dar, die die SNCB einer Tochtergesellschaft gewährte, die selbst keinerlei öffentlich-rechtlichen Auftrag zu erfüllen hat und auch nicht an der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen der SNCB beteiligt ist. Die Aktivitäten der IFB seien daher rein kommerzieller Natur ohne jeglichen Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Somit, so die belgischen Behörden weiter, unterliegen sie nicht der staatlichen Kontrolle, denn in allen Angelegenheiten, die nichts mit den gemeinwirtschaftlichen Diensten zu tun haben, müssten die belgischen Behörden die Autonomie der SNCB respektieren.

(108) Bezüglich der Rolle des Regierungskommissars stellen die belgischen Behörden fest, dass sie nie mit der IFB befasst worden seien und demnach nicht berufen gewesen wären, zu intervenieren, zumal der Regierungskommissar nie zu den Maßnahmen zugunsten von IFB Stellung genommen und auch keinerlei Beanstandung vorgebracht habe. Sie behaupten zudem, sich in keiner Weise — weder in der Zeit vor Abschluss des Rahmenvertrags noch danach — am Entscheidungsprozess der SNCB bezüglich IFB beteiligt zu haben.

(109) Bezüglich der drei Anhaltspunkte, auf die die Kommission im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens hinweist (Randnummern 143 bis 150) — nämlich die Unterbreitung des Umstrukturierungsplans zur Genehmigung durch die belgische Regierung, die Zeitungsartikel, die von einem starken Einfluss der belgischen Regierung auf die SNCB im Jahr 2003 sprechen, und schließlich die Reichweite, den Inhalt und die Bedingungen des Rahmenvertrags — vertreten die belgischen Behörden die Ansicht, dass diese Punkte nicht ausreichten, um eine Zurechenbarkeit im Sinne des Stardust-Marine-Urteils nachzuweisen.

(110) Was die Genehmigung des Umstrukturierungsplans durch die belgische Regierung anbelangt, sind die belgischen Behörden der Auffassung, dass diese Bedingung des Rahmenvertrags keineswegs darauf hindeute, dass die belgischen Behörden in irgendeiner Weise als für die Beurteilung des Inhalts des Umstrukturierungsplans zuständig anzusehen seien, sondern eher auf den Wunsch der SNCB zurückzuführen war, dass der Umstrukturierungsplan sowie der Rahmenvertrag der Kommission übermittelt werde.

(111) Im Zusammenhang mit den Zeitungsartikeln vertritt die belgische Regierung die Ansicht, dass diese aus folgenden Gründen keinerlei Anhaltspunkt für ihre Beteiligung an der gegenständlichen Sache enthalten:

— Im Artikel, der am 19. Mai 2003 in *La Libre Belgique* erschien, erklärt die Presseabteilung der SNCB, dass man in der Angelegenheit der IFB die Kommission noch nicht um grünes Licht gebeten habe, da „le pouvoir fédéral a son mot à dire“ [die Bundesregierung auch ein Wort mitzureden habe]. Gemäß der belgischen Regierung beziehen sich diese Aussagen ausschließlich auf die „Mitteilung“ des belgischen Staates an die Kommission über die Maßnahmen zugunsten der IFB.

— Im Artikel, der in La Libre Belgique vom 18. Dezember 2002 (in der auf der Website www.cheminots.be veröffentlichten Fassung) erschien, wird Herr Karel Vinck in folgendem Zusammenhang erwähnt: „Il réclame une marge de manœuvre suffisante pour le management de la société.“ [Er verlangt einen ausreichenden Handlungsspielraum für das Management der Gesellschaft]. Gemäß den belgischen Behörden handle es sich dabei um eine Erklärung, die ausschließlich die Erfüllung des öffentlich-rechtlichen Auftrags der SNCB betreffe und den Gedanken zum Ausdruck bringe, dass die belgischen Behörden dafür zuständig seien, mit der SNCB die Ziele im Zusammenhang mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen über das gesetzlich vorgesehene Instrument des Verwaltungsvertrags zu vereinbaren, wobei die Verwirklichung dieser Ziele jedoch im Zuständigkeitsbereich und in der Verantwortung des Verwaltungsrats der SNCB liege.

(112) Schließlich übermittelten die belgischen Behörden der Kommission eine schriftliche Erklärung von Herrn Karel Vinck, dem damaligen geschäftsführenden Direktor der SNCB, in der er bestätigt, dass die belgischen Behörden in keiner Weise an der Gewährung der gegenständlichen Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen der SNCB zugunsten der IFB beteiligt waren. Dieses von Herrn Vinck am 17. November 2006 unterzeichnete Schreiben ging am 5. Dezember 2006 bei der Kommission ein.

(113) Im Zusammenhang mit der Reichweite, dem Inhalt und den Bedingungen des Rahmenvertrags wiederholen die belgischen Behörden ihre Position, nach der sie — auch wenn es sich um für die Zukunft der IFB wichtige Umstrukturierungsmaßnahme handle — weder zur Erteilung von Genehmigungen noch zur inhaltlichen Kontrolle befugt und auch nicht berechtigt waren, in der gegenständlichen Angelegenheit zu beraten.

3.2.3 *Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Privatinvestors*

(114) Nach Auffassung der belgischen Behörden habe die Kommission gemäß ihrer Argumentation in der Entscheidung bezüglich ABX Logistics ([14]) die Mittel, die die SNCB der IFB zur Finanzierung der Desinvestition bei den französischen Tochtergesellschaften gewährte, einerseits und die Mittel, die die SNCB der IFB zur Fortführung ihrer Geschäftstätigkeit in Belgien zur Verfügung stellte, andererseits einer getrennten Prüfung zu unterziehen.

3.2.3.1 Desinvestition bei den französischen Tochtergesellschaften

(115) In der Entscheidung ABX Logistics habe die Kommission bestätigt, dass sich die SNCB mit der Übernahme der Kosten für den Rückzug — zumal ABX Frankreich nicht in der Lage war, diese Kosten selbst zu tragen — wie ein „marktwirtschaftlich handelnden Privatinvestor“ verhalten habe.

(116) Die belgischen Behörden sind der Ansicht, dass dieselbe Schlussfolgerung auch für die Desinvestionskosten der IFB bezüglich ihrer französischen Tochtergesellschaften zu ziehen sei, und versuchen darzulegen, dass die IFB für jede dieser Gesellschaften die kostengünstigste Variante gewählt habe.

(117) In Bezug auf Acimar stellte Belgien folgende Tabellen zur Verfügung:

Acimar — Sanierungsverfahren und darauf folgende Liquidation

Finanzielle Situation 2002

(in Mio. EUR)

	2001	2002
Umsatz		
Gewinn vor Steuern (EBT)		
Bilanzsumme (31.12.)		
Eigenkapital (31.12.)		

Kosten der Alternativen

(in Mio. EUR)

	Durchführung des Vertrags	Gerichtliches Sanierungsverfahren
Cash Drain 1.1.2003—31.12.2005		
Wertminderung bei Forderungen 31.12.2002		
Summe	– 14,7	– 3,9

Anmerkungen

— Die im Jahr 2002 unternommenen Versuche, die Vertragsbestimmungen neu zu verhandeln, schlugen fehl; der Vertrag hatte eine Laufzeit bis 31.12.2005.

— Die Durchführung des Vertrags führte zu einem hohen jährlichen Cash Drain.

— In dieser Situation stellte der Antrag auf ein gerichtliches Sanierungsverfahren die am wenigsten kostspielige Option dar.

— Während des Sanierungsverfahrens wurden die Betriebsverluste vom Kunden finanziert.

— Die Aktivitäten von Acimar wurden am 1.9.2003 eingestellt.

([14]) Entscheidung vom 7. Dezember 2005, Sache K(2005)4447 (ABl. L 383 vom 28.12.2006, S. 21).

(118) In Bezug auf NFTI-ou stellte Belgien folgende Tabellen zur Verfügung:

NFTI-ou — Verkauf

Finanzielle Situation 2002

(in Mio. EUR)

	2001 (*)	2002
Umsatz		
Gewinn for Steuern (EBT)		
Bilanzsumme (31.12.)		
Eigenkapital (31.12.)		

(*) Vom 1.5.2001 bis 31.12.2001.

Kosten der Alternativen

(in Mio. EUR)

	Fortsetzung	Teilverkauf
Kapitalerhöhung und Rückzahlung des Darlehens an ING		
Sanierungsplan		
Aktualisierter Cash Drain (jährlicher Betrag von – 3,7 Mio. EUR (100 % Verpflichtungserklärung)		
Wertminderung bei Beteiligungen		
Wertminderung bei Forderungen 31.12.2002		
Verkaufspreis (1 EUR) — Beteiligung von 30 %		
Summe	– 36,2	– 18,5

Anmerkungen

— Auf der Grundlage einer „Verpflichtungserklärung“ musste IFB Einlagen auf das Kontokorrentkonto vornehmen.

— IFB bürgte für ein Bankdarlehen von NFTI-ou, dessen Rückzahlung von ING verlangt wurde.

— Unter diesen Umständen verhandelte IFB mit einem anderen Aktionär, dem Port Autonome de Dunkerque (PAD, Autonomer Hafen Dünkirchen), über

  — eine Kapitalerhöhung von NFTI-ou, wovon ein Teil von IFB gezeichnet wurde;

  — die Befreiung der IFB von ihren Pflichten aus der Verpflichtungserklärung und die Zusage von PAD, mittels einer Übernahme zu einem symbolischen Preis durch PAD einen Käufer für die restliche Beteiligung der IFB an NFTI-ou zu finden, um diese auf 30 % (einschließlich der über DVD gehaltenen Beteiligung) zu verringern.

— Der Verkauf der restlichen Beteiligung von 30 % wird derzeit vorangetrieben.

(119) Die belgischen Behörden teilten der Kommission mit, dass nie beabsichtigt war, für NFTI-ou Konkurs anzumelden, da die Fortsetzung der Aktivitäten von NFTI-ou durchaus mit Rentabilitätsaussichten verbunden war. Ihrer Ansicht nach bewiesen der Verkauf der 30%igen Beteiligung der IFB an CMA-CGM am 2. November 2006 […] und die vollständige Rückzahlung der in Form von Barvorschüssen gewährten Darlehen die Lebensfähigkeit des Unternehmens.

(120) In Bezug auf IFB France, später AGEP, übermittelten die belgischen Behörden folgende Tabellen.

IFB France (AGEP) — Verkauf A NFTI-ou

Finanzielle Situation 2002

(in Mio. EUR)

	2001	2002
Umsatz		
Gewinn for Steuern (EBT)		
Bilanzsumme (31.12.)		
Eigenkapital (31.12.)		

Kosten der Alternativen

(in Mio. EUR)

	Fortsetzung	Transfert NFTI-ou
Forderungsverzicht		
Wertminderung bei Beteiligungen		
Gewinn bei Durchführung der Aktienübertragung		
Gesellschaftsschulden (14 VZE)		
Total	– 1,7	– 0,8

Anmerkungen

— Angesichts des Risikos einer Zwangsliquidation oder einer Konkurseröffnung verhandelte IFB mit PAD über den Verkauf von Aktien der IFB France an NFTI-ou, der allerdings auf dem Weg eines Forderungsverzichts durch die IFB abgewickelt werden sollte.

— Die Liquidation der Gesellschaft hätte wesentlich höhere Kosten verursacht (Wertminderung bei Beteiligungen, Gefahr der Deckung der Schulden als Gründer und/oder einziger faktischer Leiter).

(121) In Bezug auf Dry Port Dunkerque legten die belgischen Behörden folgende Tabellen vor:

Dry Port Dunkerque (DPD) — Liquidation mit Teilverkauf

Finanzielle Situation 2002

(in Mio. EUR)

	2001	2002
Umsatz		
Gewinn for Steuern (EBT)		
Bilanzsumme (31.12.)		
Eigenkapital (31.12.)		

Kosten der Alternativen

(in Mio. EUR)

	Fortsetzung	Liquidation mit Teilverkauf von Vermögenswerten
Aktualisierter Cash Drain (jährlicher Wert – 0,5 Mio. EUR) (100 % Verpflichtungserklärung)		
Wertminderung bei Forderungen		
Wertminderung bei Beteiligungen		
Summe	– 10,4	– 7,9

Anmerkung

— Aufgrund einer Verpflichtungserklärung musste IFB Einlagen auf das Kontokorrentkonto durchführen, um die operativen Verluste von DPD auszugleichen.

— Nach der Desinvestition bei NFTI-ou wurde ein Käufer für die Beteiligung an DPD gesucht, jedoch ohne Erfolg.

— IFB verhandelte über einen gütlichen Vergleich mit DPD in Form einer Überlassung der 8,5%igen Beteiligung an NFTI-ou zu einem symbolischen Preis.

(122) Bezüglich SSTD wurden folgende Tabellen von den belgischen Behörden zur Verfügung gestellt:

SSTD: Verkauf

Hintergrund:

— IFB besaß eine 50%ige Beteiligung

— Die Aktivitäten der SSTD waren gewinnbringend und wurden bis Anfang 2005 fortgeführt.

— Ende 2004 verlor die SSTD ihren Hauptkunden (mit dem sie 40 % ihres Umsatzes erwirtschaftete).

— Dieser Verlust bewirkte die Entscheidung über den Verkauf der Beteiligung an SSTD.

— Der Verkauf der Beteiligung an der SSTD erfolgte Anfang 2005 mit einem geringfügigen Gewinn (positive, aber vernachlässigbare Auswirkungen auf den Finanzierungsbedarf).

(123) Die belgischen Behörden schließen daraus, dass die IFB bezüglich der französischen Tochtergesellschaften die kostengünstigste Lösung gewählt hat.

3.2.3.2 Umstrukturierung und Fortführung der Aktivitäten von IFB in Belgien

(124) Bezüglich der Finanzierung der Umstrukturierung und der Fortführung der Aktivitäten der IFB in Belgien sind die belgischen Behörden der Ansicht, dass die SNCB ebenfalls wie ein umsichtiger Privatgläubiger oder -investor gehandelt habe, zumal das finanzielle Ergebnis der Alternative — die Einstellung der Aktivitäten in Belgien — für die SNCB kostspieliger und somit weniger attraktiv gewesen wäre.

(125) Die belgischen Behörden legten folgende Berechnungen vor, um die behaupteten Kosten der Einstellung der Geschäftstätigkeit der IFB in Belgien und die behaupteten Kosten für die Fortführung der Aktivitäten mittels einer Kapitalerhöhung zu veranschaulichen.

a) ***Nettokosten für die SNCB unter der Annahme eines Konkurses der IFB im Jahr 2003***

(126) Die belgischen Behörden bestimmten den Nettogegenwartswert der IFB ausgehend von der Unternehmensbilanz zum 31. Dezember 2002. Ihren Angaben zufolge umfasste der Wert des Anlagevermögens der IFB, der unter der Annahme einer Konkursanmeldung der IFB im Januar 2003 hätte erzielt werden können, sowohl die Sachanlagen als auch die Finanzanlagen (Beteiligungen).

(127) Für die Sachanlagen geben die belgischen Behörden einen Betrag in Höhe von 6,9 Mio. EUR an. Zur Begründung dieser Berechnung verweisen sie auf die Studie „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival“ ([15]), in der der Schluss gezogen wird, dass die Einziehungsrate der gesamten Forderungen bei einem Konkursszenario im Durchschnitt 33 % beträgt. Bei der Berechnung der eingezogenen Vermögenswerte wandten die belgischen Behörden diesen Satz auf die Sachanlagen in der Bilanz der IFB in Höhe von insgesamt 20,9 Mio. EUR (mit Ausnahme der Sachanlagen auf Baustellen in Höhe von 1,9 Mio. EUR, für die eine Einziehungsrate von Null angenommen wurde) an.

(128) Für die Finanzanlagen (Beteiligungen) gingen die belgischen Behörden von einem Wert in Höhe von 1,9 Mio. EUR aus, der ihrem gesamten Buchwert in der Bilanz der IFB zum 31. Dezember 2002 entspricht.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, veröffentlicht im Journal of Financial Economics (Nr. 58, 2000) und durchgeführt auf der Grundlage einer Analyse von 263 Unternehmen in Schweden.

(129) Für das Umlaufvermögen schlagen die belgischen Behörden folgende Schätzungen vor:

— Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der IFB: Dabei handelte es sich um einen Gesamtbetrag in Höhe von 25,6 Mio. EUR, wovon 18 Mio. EUR eingebracht werden können sollten, was einer Einziehungsrate von 70 % für die kurzfristigen Forderungen entspricht. Dieser Satz basiert auf dem in der Studie „Liquidation of Ormet Corporation“ ([16]) angegebenen Durchschnittswert.

— Andere Forderungen von IFB: Dabei handelte es sich um einen Betrag in Höhe von 7 Mio. EUR, wovon 4,5 Mio. EUR eingebracht werden können sollten. Der Betrag von 7 Mio. EUR könne in 2,5 Mio. EUR Forderungen an die Tochtergesellschaften DPD und OCHZ und 4,5 Mio. EUR Mwst.-Forderungen aufgeteilt werden. Für die Mehrwertsteuerforderungen wird eine Einziehungsrate von 100 % und für die beiden Tochtergesellschaften eine Einziehungsrate von 0 % angenommen.

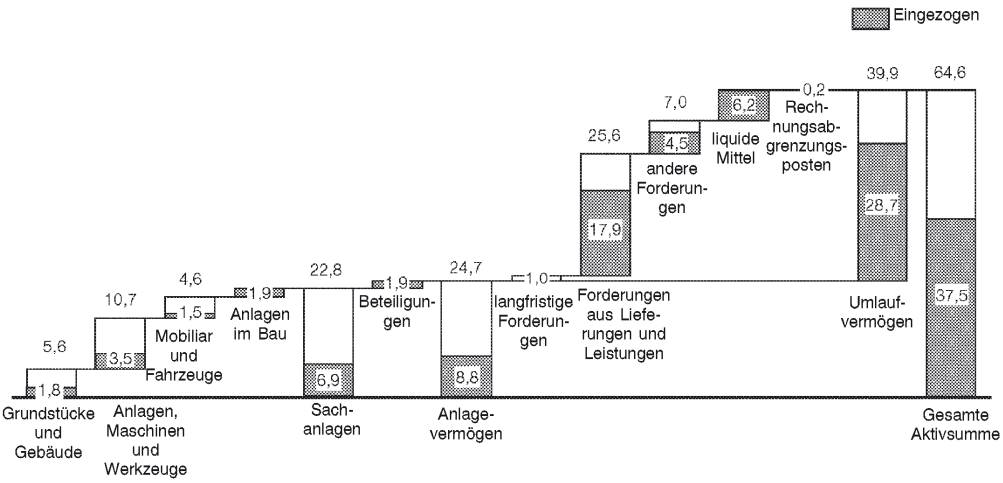
— Liquide Mittel und Rechnungsabgrenzungsposten: Dabei handelte es sich um einen Betrag in Höhe von 6,4 Mio. EUR, der zur Gänze eingebracht werden können sollte.

(130) Wie in Übersicht 2 dargestellt, ergibt die Anwendung all dieser Einziehungsraten eine Summe von insgesamt 37,5 Mio. EUR im Fall des Konkurses/der Liquidation der IFB.

Übersicht 2

Einziehung von Vermögenswerten

(in Mio. EUR)



Verwendete Einziehungsrate (Prozentsatz)	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100
Vergleichsrate (*) (Prozentsatz)	33	33	33	—	100	—	55—85	Siehe Anmerkungen	—	—
Anmerkungen	Zeebrugges-Berchem	Ausstattung der Terminals	Hauptsächlich Waggons	—	Erneute Bewertung 2002	Darlehen an DBD		Forderungen gegenüber DPD und OCHZ (2,5) + MwSt. (4,5)	—	—

(*) Auf der Grundlage von Einziehungsraten besicherter Darlehen in Verbindung mit bestimmten Typen von Garantien und dem Artikel von K. Thorburn.

Quelle: Rechtsprechung Vereinigte Staaten, K. Thorburn (2000), „Bankruptcy auction costs, debt recovery, and firm survival“, Journal of Financial Economics.

([16]) (Ormet Corporation hat am 30. Januar 2004 Konkurs angemeldet und den zuständigen Gerichten im September 2004 einen Umstrukturierungsplan vorgelegt). Die belgischen Behörden weisen darauf hin, dass diese Rate merklich höher ist als die von Professor Thorburn in der erwähnten Studie verwendete Rate von 33 %.

(131) Danach ziehen die belgischen Behörden vom Betrag, der voraussichtlich eingebracht werden kann, die Verbindlichkeiten der IFB ab. Diese sollten insgesamt 76,9 Mio. EUR betragen, wobei die Verbindlichkeiten gegenüber der SNCB in Höhe von 63 Mio. EUR aufgrund unbezahlter Rechnungen im Zeitraum 2000—2002 nicht berücksichtigt sind. Sie lassen sich folgendermaßen aufschlüsseln:

a) Gesellschaftsschulden: Gesamtbetrag in Höhe von 2,9 Mio. EUR für alle Mitarbeiter der IFB nach Subtraktion des an die IFB abgestellten Personals der SNCB;

b) Steuern, Löhne und Sozialversicherung: Gesamtbetrag in Höhe von 1,4 Mio. EUR, der fällig, aber noch nicht bezahlt ist (der Bilanz zum 1. Januar 2003 entnommen);

c) Rückstellungen und latente Steuern: festgehalten wurde ein Betrag in Höhe von 34,7 Mio. EUR von insgesamt 40,8 Mio. EUR auf der Passivseite der Bilanz zum 31. Dezember 2002. Diese Differenz kann durch folgende Posten erklärt werden, die im Fall einer Liquidation der IFB nicht berücksichtigt werden sollten:

— Wartung der Terminals: 3,3 Mio. EUR;

— Wartung im Logistikbereich: 0,9 Mio. EUR;

— Rückstellungen für Personalumstrukturierung: 1,9 Mio. EUR;

d) Verbindlichkeiten der IFB gegenüber Banken in Höhe von insgesamt 15 Mio. EUR. Die Schulden bei verschiedenen Kreditinstituten […] waren durch Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der IFB besichert. Aus diesem Grund und in Anbetracht der Erhaltung des Ansehens der SNCB auf dem Bankenmarkt ist klar, dass diese Schulden auch vor einer möglichen Begleichung der Forderungen der SNCB an die Kreditinstitute zurückgezahlt worden wären;

e) Verbindlichkeiten gegenüber anderen Firmen als der SNCB in Höhe von 22,9 Mio. EUR.

Aus diesen Berechnungen gehe hervor, dass sich das Nettovermögen der IFB für die SNCB ohne Berücksichtigung der Schulden gegenüber der SNCB auf – 39,4 Mio. EUR belaufen habe, was dem Wert der gesicherten Vermögenswerte (37 Mio. EUR) abzüglich des Gesamtbetrags der zu bezahlenden Verbindlichkeiten (76,9 Mio. EUR), ohne Berücksichtigung der Schulden gegenüber der SNCB, entspreche.

(132) Die belgischen Behörden vertreten die Auffassung, dass im Liquidationsfall die SNCB die negative Eigenkapitalquote der IFB übernommen hätte, um zu vermeiden, dass das geschäftliche Ansehen des Unternehmens gravierenden Schaden erleide. In diesem Zusammenhang betonen sie, dass der Großteil der Gläubiger von IFB auch Kunden, Lieferanten, Gläubiger, Schuldner oder Partner der SNCB sind.

(133) Außerdem hätte die Einstellung der Aktivitäten der IFB, ebenfalls nach Aussagen der belgischen Regierung, zu großen Gesellschaftsschulden bei der SNCB geführt, die auf 530 VZE geschätzt werden ([17]). Diese 530 VZE setzen sich folgendermaßen zusammen:

— einerseits ca. 50 Mitarbeiter der SNCB, die an die IFB abgestellt wurden und im Falle eines Konkurses wieder in die SNCB eingegliedert werden hätten müssen;

([17]) Die Schätzung der Gesellschaftsschulden berücksichtigt nicht die Auswirkungen eines Konkurses der IFB auf die wirtschaftliche Interessensgemeinschaft OCHZ hinsichtlich der Gesellschaftsschulden der IFB. Tatsächlich zieht der Konkurs eines Mitglieds einer Interessensgemeinschaft automatisch deren Auflösung nach sich.

— andererseits ca. 480 VZE der SNCB, deren Tätigkeit von der Fortführung der Aktivitäten der IFB abhing. Diese Schätzung geht auf die folgende Berechnung zurück: Der Anteil der IFB am gesamten Umsatz der Abteilung Güterverkehr der SNCB beträgt 8,1 %. Dieses Verhältnis, angewandt auf das gesamte Personal der SNCB, das zum 31.12.2002 direkt oder indirekt für die Abteilung Güterverkehr tätig war, zeigt, dass ca. 609 VZE von der Geschäftstätigkeit der IFB abhingen. Von diesen 609 VZE wurde angenommen, dass 129, d. h. 21 %, auch im Fall des Konkurses der IFB dank spezifischer Initiativen der SNCB zur Aufrechterhaltung eines Teils des vormals auf die IFB entfallenden Schienenfrachtverkehrs ihre Beschäftigung beibehalten könnten. Dieser Anteil von 21 % entspricht dem Anteil der Mitarbeiter der Fluglinie Sabena, deren Arbeitsplätze durch die Gründung der SN Brussels Airlines unmittelbar nach dem Konkurs der Sabena gerettet werden konnten.

(134) Die belgische Regierung stuft die Aussichten der SNCB, die damals gerade ihren Unternehmensplan „MOVE 2007" fertig stellte, in dem der Abbau von 10 000 Arbeitsplätzen — also fast eines Viertels ihres Personals — von 2003 bis 2007 vorgesehen war, eine anderweitige Verwendung für das durch die Einstellung der Aktivitäten der IFB überschüssige Personal zu finden, als äußerst gering ein — egal ob es sich um vormals an die IFB abgestellte und wieder in die SNCB zurückgekehrte Mitarbeiter oder in der SNCB verbliebene Mitarbeiter aus dem Bereich Güterverkehr handelte.

(135) Demnach schlägt die belgische Regierung vor, zu den direkten Kosten der negativen Eigenkapitalquote der IFB die Kosten für den so entstandenen Personalüberschuss bei der SNCB auf eine Dauer von mindestens fünf Jahren von 2003 bis 2007 hinzuzurechnen. Bei durchschnittlichen Lohnkosten pro VZE und Jahr in Höhe von 46 200 EUR […] würde der Gesamtbetrag dieser Gesellschaftsschulden 122,4 Mio. EUR betragen.

(136) Zur Begründung dieser Berechnung erklären die belgischen Behörden zunächst, dass das aufgrund der Einstellung der Aktivitäten der IFB überschüssig gewordene Personal der SNCB nicht gekündigt werden konnte, zumal es den Status von „öffentlichen Angestellten" ([18]) hatte.

(137) Nach dem Arbeitstreffen am 1. Juni 2006 übermittelten die belgischen Behörden der Kommission ein weniger pessimistisches Szenario für die Berechnung der negativen Eigenkapitalquote und der Gesellschaftsschulden, die die SNCB im Fall der Liquidation der IFB übernehmen hätte müssen. Dieses Szenario schlägt folgende zwei geänderte Annahmen vor:

— Die SNCB würde nicht alle Verbindlichkeiten bezahlen, sondern nur diejenigen gegenüber Gläubigern, die Kunden […], Lieferanten […] oder Partner […] der SNCB sind. Bei dieser Annahme würde der Betrag der von der SNCB bezahlten Schulden der IFB 13 Mio. EUR betragen […].

— Der Übernehmer der Geschäftsbereiche der IFB würde die Dienste der SNCB zum Großteil weiter in Anspruch nehmen. Bei dieser Annahme würden 79 % der 609 VZE, die bei der SNCB angestellt waren und als indirekte Unterstützung für die Geschäftsbereiche der IFB abgestellt worden waren, ihren Arbeitsplatz behalten können. Außerdem würden sich bei dieser Annahme die von der SNCB zu tragenden zusätzlichen Sozialkosten auf 41,1 Mio. EUR beschränken (dieser Betrag entspricht den Lohnkosten für 50 VZE, die von der SNCB an die IFB abgestellt werden, sowie 21 % der oben genannten 609 VZE).

([18]) Gemäß der Satzung der SNCB besteht tatsächlich nicht die Möglichkeit, öffentliche Angestellte zu kündigen, außer während der Ausbildungszeit oder im Rahmen eines Disziplinarverfahrens.

(138) Die von der SNCB bei diesen beiden Szenarien gemäß den Schätzungen der belgischen Behörden zu tragenden Gesamtkosten im Fall der Liquidation der IFB werden in der folgenden Tabelle aufgeschlüsselt:

	Nettokosten — in der Antwort angegebene Beträge	Differenz der „optimistischen Annahmen“	Nettokosten — angepasste Beträge
Gesamte Aktivsumme	64,6		64,6
Nicht zurückerlangte Vermögenswerte	– 27,1		– 27,1
Soziale Kosten	– 2,9		– 2,9
Steuern, Löhne und Sozialversicherung:	– 1,4		– 1,4
Rückstellungen und latente Steuern	– 34,7		– 34,7
Vorrangige Forderung und andere finanzielle Verbindlichkeiten	– 15		– 15
Verbindlichkeiten (ohne SNCB)	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
Wert eingezogener Forderungen	– 39,4		– 29,5
Gesellschaftsschulden bei der SNCB	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
Nettokosten für die SNCB bei einer Konkursanmeldung durch die IFB	– 161,8		– 70,6

b) ***Bewertung der IFB unter der Annahme der Fortführung der Aktivitäten***

(139) Belgien schlägt vor, den Wert der IFB unter der Annahme „Fortführung der Aktivitäten“ nach der Methode des aktualisierten Cashflow („discounted cash flows“ oder DFC-Analyse) zu berechnen. Folgende Parameter werden bei dieser Analyse angewandt:

(140) Die auf 10 Jahre ausgerichtete DFC-Analyse basiert auf der Bilanz der IFB zum 31. Dezember 2002 sowie auf dem im Februar/März 2003 erarbeiteten Umstrukturierungsplan, der Prognosen bis Ende 2005 enthält. Für das Jahr 2006 — in dem bei der Umstrukturierung der IFB die Stabilisierung des Unternehmens erreicht wird — wurde das Betriebsergebnis mit 3,2 % des Umsatzes angesetzt. Ab 2006 beruht die Arbeitshypothese auf einem jährlichen Wachstum von 3 % des Umsatzes, was bei gleich bleibender Marge zu einer Wachstumsrate des Betriebsergebnisses vor Steuern in Höhe von 3 % führt. Die daraus resultierenden freien Cashflows werden mit den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten („weighted average cost of capital“, WACC) in Höhe von 8 % aktualisiert. Der Wert der Terminals wurde ausgehend von einer Annahme eines ständigen Wachstums von 3 % errechnet.

(141) Wie in Übersicht 4 dargestellt, ergeben diese Berechnungen eine Bewertung des Unternehmens in Höhe von ca. 29,1 Mio. EUR (ohne Beteiligungen und Rückstellungen).

Übersicht 4

Bewertung der IFB ausgehend von den DCF — Annahmen und Ergebnisse

(in Mio. EUR)

Annahmen

— Die Cashflows wurden auf der Basis der Ergebnisse vor Steuern laut Umstrukturierungsplan 2003, der Prognosen bis Ende 2005 enthält, berechnet.

— Die Ergebnisse wurden folgendermaßen modifiziert:

  — angenommener Nettodeckungsbeitrag 2006 von 3,2 % (*) (was einem Ergebnis vor Steuern von 1 800 000 EUR entspricht);

  — ab 2006 angenommenes Wachstum des Ergebnisses vor Steuern von 3 % (*);

  — keine Steuern;

  — Zahlung von Zinsen in Höhe von 527 000 EUR im Jahr 2003, die als konstant angenommen und dem Ergebnis hinzugerechnet werden;

  — angenommene konstante Abschreibung auf der Basis der Daten von 2002; dem Ergebnis hinzugerechnet;

  — angenommener konstanter Kapitalaufwand auf der Basis der Abschreibungen; abgezogen, um die Abschreibungen auszugleichen;

  — Entwicklung des Umlaufvermögens auf der Grundlage einer Wachstumsrate von 3 % ab 2004;

— die Cashflows werden für 10 Jahre berechnet und mit den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten von 8 % (*) aktualisiert.

Analyse der Cashflows	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2012**
— Ergebnis vor Steuern	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Steuern	—	—	—	—	—
— Plus Zinsenzahlungen	527	527	527	527	527
— Ergebnisse vor Zinsen und Steuern	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Plus Abschreibungen	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Bruttobetriebsüberschuss (**)	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Investitionen in					
—Kapitalaufwand	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
—Umlaufvermögen	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Freie Cashflows	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— Nettogegenwartswert (***) der freien Cashflows	**6 962**				
— Aktualisierter Endwert	**22 135**				
— Unternehmenswert	**29 096**				

(*) Branchenübliche Vorgehensweise.
(**) EBITDA.
(***) Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

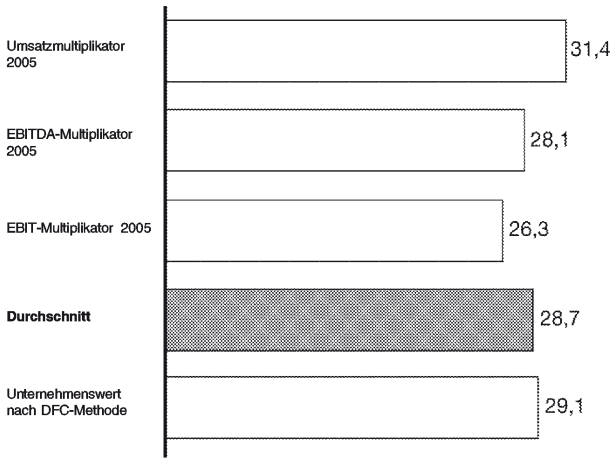
(142) Nach Angaben der belgischen Regierung bestätige eine auf der Multiplikatormethode beruhende Analyse (ausgehend von den Ergebnissen von 2005) die auf der Grundlage der DCF-Methode durchgeführte Bewertung. Tatsächlich ergibt die Bewertung durch das „Multiplikatorverfahren“ (mit vorsichtigeren Multiplikatoren als den Durchschnittswerten des Sektors) einen Unternehmenswert von ca. 28,7 Mio. EUR (siehe Übersicht 5).

Übersicht 5

Unternehmenswert von IFB

(in Mio. EUR)

SCHÄTZUNGEN



Multiplikatoren

— Branchenüblicher Durchschnittsmultiplikator für den Umsatz (0,4) angewandt auf den angenommenen Umsatz der IFB für 2005 (78,4 Mio. EUR, ohne Beihilfen)

— Branchenüblicher Durchschnittsmultiplikator für das EBITDA (6,0) angewandt auf das für 2005 vorgesehene Bruttobetriebsergebnis (EBITDA) der IFB (4,7 Mio. EUR)

— Branchenüblicher Durchschnittsmultiplikator für das EBIT (8,5) angewandt auf das Betriebsergebnis der IFB vor Zinsen und Steuern im Jahr 2005 (3,1 Mio. EUR)

Beispiele für Multiplikatoren

Unternehmen	Umsatz	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

Quelle: IFB; Analyst reports

(143) Die belgische Regierung vertritt die Ansicht, dass die tatsächlichen Ergebnisse der IFB in den Jahren 2003, 2004 und 2005 auch bestätigen, dass die DCF-Bewertung und die Annahmen, auf denen diese beruhte, realistisch waren.

(144) Ferner ist die belgische Regierung der Meinung, dass man zum errechneten Wert der IFB ohne Beteiligungen und Rückstellungen die von IFB gehaltenen und auf der Aktivseite der Bilanz der IFB zum 31. Dezember 2002 verbuchten Beteiligungen, d. h. 1,9 Mio. EUR, hinzurechnen sollte.

(145) Der gesamte Unternehmenswert der IFB einschließlich Beteiligungen habe somit am 31. Dezember 2002 31 Mio. EUR betragen.

(146) Von diesem Unternehmenswert sei nach Ansicht der belgischen Regierung der Wert der Rückstellungen, die auf 34,2 Mio. EUR ([19]) geschätzt werden, sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Banken in Höhe von 15 Mio. EUR abzuziehen.

(147) Daraus ergebe sich ein Nettowert von – 18,2 Mio. EUR für die Beteiligung der SNCB an der IFB im Falle der Fortführung der Geschäftsaktivitäten. Diese Berechnung ist in Übersicht 6 dargestellt.

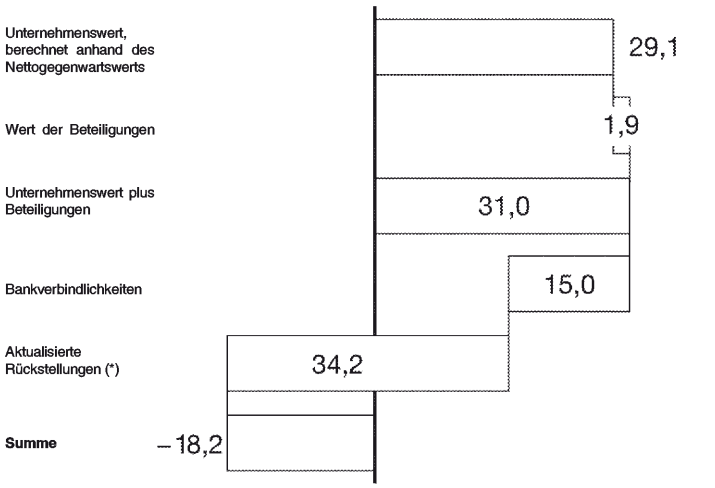
(148) Wie bei der vorherigen Schätzung der von der SNCB zu tragenden Kosten im Falle eines Konkurses der IFB berücksichtigen die obigen Berechnungen nicht die Verbindlichkeiten in Höhe von 63 Mio. EUR aufgrund unbezahlter Rechnungen im Zeitraum 2000—2002.

([19]) Dieser Wert ergibt sich aus der Aktualisierung der Cashflows in Verbindung mit in der Bilanz zum 31.12.2002 vorgesehenen Rückstellungen in Höhe von 40,8 Mio. EUR

Übersicht 6

Bewertung des Investitionsszenarios, Januar 2003

(in Mio. EUR)



(*) Nettogegenwartswert sämtlicher in der Bilanz Ende 2002 enthaltenen Rückstellungen, die in der Zeit von 2003 bis 2006 ausgezahlt wurden.

Quelle: IFB

c) ***Vergleich der beiden Szenarien und Schlussfolgerung***

(149) Gemäß der von der belgischen Regierung durchgeführten Analyse würden die beiden Szenarien zu folgenden Ergebnissen führen:

— Die Nettokosten des Konkurses und der Liquidation der IFB für die SNCB würden einen Nettoverlust in Höhe von 161,8 Mio. EUR (reduziert auf 70,6 Mio. EUR in der berichtigten Schätzung) bedeuten.

— Die Entscheidung 15 Mio. EUR zu investieren, um der IFB die Fortsetzung ihrer Aktivitäten zu ermöglichen, würde zu einem erheblich geringeren Wertverlust für die SNCB führen, der nur noch 18,2 Mio. EUR betragen würde, was einen Gewinn von 143,6 Mio. EUR gegenüber dem Szenario mit Konkurs und Liquidation bedeutete (52,4 Mio. EUR im Vergleich zur berichtigten Schätzung).

(150) Demnach ist die belgische Regierung der Überzeugung, dass sich die SNCB mit der Gewährung der gegenständlichen Maßnahmen wie ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor verhalten habe.

3.2.4 *Nichtvorliegen von Wettbewerbsverzerrungen*

(151) Schließlich könne im Zusammenhang mit dem Teil der Maßnahmen, der der Finanzierung der Desinvestition bei den französischen Tochtergesellschaften diente, nach Ansicht der belgischen Behörden nicht davon ausgegangen werden, dass eine Unterstützung, deren Höhe streng auf die tatsächlich anfallenden Kosten beschränkt sei, zu Wettbewerbsverzerrungen führe. Somit falle dieser Teil der Finanzierung auch aus diesem Grund nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 87 Absatz 1.

3.3 **Vereinbarkeit der Rettungsmaßnahmen mit den Leitlinien**

3.3.1 *IFB ist kein neu gegründetes Unternehmen*

(152) Zumal die IFB 1923 gegründet wurde und 1998 auf dem Weg der Verschmelzung durch Aufnahme ein Unternehmen sowie einen Geschäftsbereich erworben hat (siehe Beschreibung in Teil 2 dieser Entscheidung) sei nach Auffassung der belgischen Behörden unwiderlegbar, dass die IFB seit mehr als 80 Jahren eine eigene Rechtspersönlichkeit habe und somit nicht als „neu gegründetes Unternehmen" angesehen werden könne.

3.3.2 *Die Rettungsmaßnahmen sind mit den Leitlinien von 1999 vereinbar*

(153) Nach Ansicht der belgischen Behörden könne aufgrund der mehr als zwölfmonatigen Dauer der Rettungsmaßnahmen ihre Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt auf der Grundlage der Leitlinien von 1999 nicht ausgeschlossen werden. Ihrer Meinung nach wurden die Rettungsmaßnahmen mit dem alleinigen Ziel aufrechterhalten, die Zeit bis zu einer endgültigen Entscheidung der Kommission in der betreffenden Angelegenheit zu überbrücken.

(154) Nachdem Randnummer 24 der Leitlinien von 1999 vorsieht, dass die anfängliche Genehmigung einer Rettungsbeihilfe so lange gilt, bis die Kommission über den Umstrukturierungsplan entschieden hat, ersuchen die belgischen Behörden die Kommission darum, die Dauer des Verfahrens zur Genehmigung der Rettungsmaßnahmen selbst nicht geltend zu machen, um die Dauer der Aufrechterhaltung dieser Maßnahmen in Frage zu stellen, sondern die Rettungsmaßnahmen auf der Grundlage von Randnummer 24 der Leitlinien aus dem Jahr 1999 zu genehmigen.

(155) Die belgischen Behörden sind der Überzeugung, dass die Einstellung der Kapitalerhöhung während der Untersuchung der Kommission gezwungenermaßen die provisorische und behelfsmäßige Beibehaltung des der IFB im Rahmen der Rettungsmaßnahmen gewährten Zahlungsaufschubs bedingte, zumal die einzige Alternative die Konkursanmeldung gewesen wäre. Schließlich habe die Kommission im Zuge ihrer Untersuchung nach Angaben der belgischen Behörden nie einen Vorbehalt über die vorläufige Beibehaltung der Rettungsmaßnahmen geäußert.

3.3.3 *Die Umstrukturierungsmaßnahmen sind mit den Leitlinien von 1999 vereinbar*

3.3.3.1 Anwendbarkeit der Leitlinien von 1999

(156) Die belgischen Behörden vertreten die Ansicht, dass die Zusage der SNCB für die Kapitalerhöhung der IFB im Rahmen der Leitlinien aus dem Jahr 1999 und nicht aus dem Jahr 2004 zu prüfen sei.

(157) Zur Untermauerung dieses Standpunktes halten die belgischen Behörden fest, dass die zwei Bedingungen, die die Kommission in Randnummer 240 des Beschlusses über die Einleitung des Verfahrens für die Anwendbarkeit der Leitlinien von 1999 festlegt, erfüllt sind. Zur Erinnerung wird erwähnt, dass die Kommission in Randnummer 240 ihres Beschlusses über die Einleitung des Verfahrens bezüglich der Auslegung der Randnummern 102 bis 104 der Leitlinien von 2004 für die gegenständliche Angelegenheit festgestellt hat, dass „si la SNCB décide de ne pas accorder de nouveau avantage à IFB, et si la preuve était apportée que la SNCB s'était engagée à convertir ses créances en capital avant la publication des lignes directrices de 2004, la Commission devrait examiner dans sa décision finale les aides accordées par la SNCB à IFB sur la base des lignes directrices de 1999." [sollte die SNCB entscheiden, IFB keinen neuen Vorteil zu gewähren und sollte der Nachweis erbracht werden, dass sich die SNCB vor der Veröffentlichung der Leitlinien von 2004 zur Umwandlung ihrer Forderungen in Kapital verpflichtet habe, müsste die Kommission in ihrer endgültigen Entscheidung die Beihilfen der SNCB zugunsten der IFB auf der Grundlage der Leitlinien aus dem Jahr 1999 prüfen].

(158) Hinsichtlich der ersten Bedingung halten die belgischen Behörden fest, dass sie als Reaktion auf das Schreiben bezüglich der Einleitung des Prüfverfahrens die am 28. Januar 2005 notifizierte zusätzliche Kapitalerhöhung zurückgezogen haben und dass demnach die erste Bedingung erfüllt worden sei.

(159) Hinsichtlich der zweiten Bedingung könne nach Auffassung der belgischen Behörden nicht in Frage gestellt werden, dass die derzeit vorgeschlagene Kapitalerhöhung der IFB wie von den Parteien gemäß dem Rahmenvertrag vom 7. April 2003 — unter der aufschiebenden Bedingung der Genehmigung durch die Kommission — durchgeführt werde.

(160) Zur Untermauerung ihres Standpunktes machen die belgischen Behörden die Kommission aufmerksam auf:

— Punkt 4 der Einleitung des Rahmenvertrags vom 7. April 2003, in dem bestätigt wird, dass der Verwaltungsrat der SNCB bereits seine Einstimmung zur Kapitalerhöhung der IFB gegeben hat;

— Artikel 4 desselben Vertrags, in dem die gegenseitige Absicht der Parteien, eine Kapitalerhöhung der IFB vorzunehmen, bestätigt wird.

(161) Im Zusammenhang mit dem zweiten Punkt erinnern die belgischen Behörden daran, dass gemäß belgischem Recht (dem für den Rahmenvertrag anzuwendenden Recht) ein Vertrag aufgrund des alleinigen Willens der Vertragsparteien entstehe und dass im vorliegenden Fall Artikel 4 des Rahmenvertrags ausdrücklich und eindeutig den übereinstimmenden Willen der SNCB und der IFB bestätige, eine Kapitalerhöhung der IFB auf dem Weg einer Umwandlung der Forderungen der SNCB gegenüber der IFB rückwirkend zum 7. April 2003 vorzunehmen.

(162) Die belgischen Behörden halten darüber hinaus fest, dass gemäß belgischem Recht Verpflichtungen, die einer aufschiebenden Bedingung unterliegen, voll und ganz bestehen bleiben und dass sich die Verwirklichung der aufschiebenden Bedingung rückwirkend auf den Vertrag auswirke, der zum Zeitpunkt der Unterzeichnung in Kraft tritt.

3.3.3.2 Maßnahmen, die Wettbewerbsverzerrungen nach Möglichkeit abmildern

(163) Die belgischen Behörden betonen grundsätzlich, dass die Marktanteile der IFB auf den betroffenen Märkten klar unter 10 % liegen. Demnach könnten ihrer Ansicht nach die wettbewerbswidrigen Auswirkungen infolge der betreffenden staatlichen Beihilfen nicht als signifikant erachtet werden. Sie halten insbesondere fest, dass kraft Randnummer 36 der Leitlinien von 1999, „si la ou les parts [du] marché [en cause] détenues par l'entreprise [bénéficiaire de l'aide] sont négligeables, il doit être estimé qu'il n'y a pas de distorsion indue de la concurrence." [davon auszugehen ist, dass sich keine übermäßige Wettbewerbsverzerrung ergibt, wenn der relevante Marktanteil oder die relevanten Marktanteile des [begünstigten] Unternehmens unbedeutend sind] ([20]) und dass im Zusammenhang mit der Anwendung von Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag die Kommission die wettbewerbswidrigen Auswirkungen von Vereinbarungen von Unternehmen mit Marktanteilen von unter 10 % als unbedeutend einstuft ([21]).

(164) In Bezug auf die Aktivitäten von IFB Logistics und IFB Terminals machen die belgischen Behörden folgende Anmerkungen:

(165) Die mildernden Maßnahmen auf dem Frachtumschlagsmarkt. Die belgische Regierung hält fest, dass der Anteil der IFB am Terminalmarkt der Region Antwerpen unter 7 % beträgt und dass der Terminalmarkt in dieser Region im Zeitraum 2002—2005 eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate in Höhe von 10,7 % aufwies, wobei die von der IFB transportierten Güter jährlich im Durchschnitt nur um 4,1 % zunahmen.

(166) Die belgische Regierung fügt hinzu, dass die IFB mit der Umsetzung des Umstrukturierungsplans ihre Umschlagskapazitäten erheblich reduzierte, wie in Teil 2 des Schreibens über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 25 bis 29) erläutert wird. In Anbetracht des Umstands, dass mit Ausnahme des Terminals DPD alle verkauften Anlagen weiterhin in Betrieb sind, vertreten die belgischen Behörden die Ansicht, dass die Veräußerungen als echte und wesentliche Ausgleichsmaßnahmen zu betrachten seien. Nach Angaben der belgischen Regierung bedeuteten alle veräußerten Bereiche zusammen eine Verringerung der Kapazitäten der IFB von 1,5 Mio. TEU im Jahr 2002 auf 1,1 Mio. TEU Ende 2005, also eine Verringerung um 27 %.

([20]) Siehe Leitlinien aus dem Jahr 1999, Randnummer 36.
([21]) Siehe insbesondere die Leitlinien zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag, ABl. C 101 vom 27.4.2004, S. 97, vor allem Randnummer 24.

(167) Die belgischen Behörden fügen hinzu, dass die Umsetzung des Umstrukturierungsplans durch die IFB nicht von preislichen Maßnahmen mit dem Ziel bzw. der Auswirkung einer Erhöhung des Marktanteils der IFB begleitet wurde. Sie halten fest, dass die IFB ihre Preise im Durchschnitt um 4,2 % erhöhte ([22]), während die durchschnittliche jährliche Inflationsrate 1,9 % betrug.

(168) Die mildernden Maßnahmen auf dem Logistikmarkt. Im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 258—260) wird davon ausgegangen, dass die „vorgeschlagenen" Maßnahmen nicht den Logistikmarkt betrafen und dass die IFB ihren Anteil auf diesem Markt hätte steigern können. Die belgischen Behörden bringen fünf Argumente vor, um darzulegen, dass ausreichende mildernde Maßnahmen auf dem Logistikmarkt ergriffen wurden.

(169) Erstens habe die IFB Maßnahmen getroffen, die zu einer Verringerung ihrer Kapazitäten auf dem Logistikmarkt führten. Tatsächlich habe die Gesamtzahl der Waggons, die IFB gehören oder die langfristig von ihr gemietet werden, von 744 Einheiten im Jahr 2002 ([23]) auf 377 Einheiten Anfang 2006 ([24]) abgenommen, was demnach eine Verringerung um 49 % bedeute.

(170) Die Verringerung der Kapazitäten im Logistikbereich der IFB sei auch eine Folge der Verringerung der Beteiligung von IFB an der Gesellschaft CNC (heute Naviland Cargo) von 10 % im Jahr 2002 auf derzeit 2 % gewesen.

(171) Zweitens sind die belgischen Behörden der Auffassung, dass der Marktanteil der IFB auf dem Logistikmarkt eindeutig unter 5 % liege, wenn man die geografische Ausdehnung dieses Marktes auf das belgische Staatsgebiet beschränke. Somit sei es angebracht, in Verbindung mit Randnummer 36 der Leitlinien die Frage aufzuwerfen, ob die wettbewerbswidrigen Auswirkungen infolge der fraglichen staatlichen Beihilfen als spürbar erachtet werden können. Nach Ansicht der belgischen Behörden könne keineswegs davon ausgegangen werden, dass die IFB in der Lage wäre, den Wettbewerb auf dem Logistikmarkt spürbar zu beeinflussen. Aus demselben Grund könnten nach Ansicht der belgischen Regierung die Wettbewerbsverzerrungen infolge der Beihilfe zugunsten der IFB kaum als spürbar bezeichnet werden, so dass nur äußerst geringfügige Maßnahmen erforderlich zu sein scheinen, um die nachteiligen Auswirkungen für die Konkurrenten der IFB abzumildern.

(172) Drittens schlagen die belgischen Behörden vor, die Entwicklung des Logistikgeschäfts der IFB näher zu betrachten, um die Behauptung der Kommission, wonach die IFB es verstanden habe, im fraglichen Zeitraum ihren Marktanteil beträchtlich zu erhöhen („su augmenter son volume sur ce marché de manière importante"), entscheidend zu differenzieren. Nach Ansicht der belgischen Behörden seien folgende Tatsachen zu berücksichtigen:

— Im Segment des kombinierten (intermodalen) Verkehrs wurde im Zeitraum 2002—2005 ein jährliches Wachstum von 9,9 % der von der IFB beförderten Frachten festgestellt, was unter dem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 12 % liege, das in der ARA-Region in der selben Zeit beobachtet wurde.

— Im Segment des konventionellen Verkehrs sei die IFB ein durchaus unbedeutender Marktteilnehmer, selbst wenn man von einem auf Belgien beschränkten Markt ausgehe. Tatsächlich betrage der Anteil der IFB sowohl bezüglich des Volumens als auch des Werts weniger als 1 %.

(173) Im Übrigen sei das Umsatzwachstum der IFB in seinem Logistikbereich nach Angaben der belgischen Regierung teilweise auf das Wachstum im Untersegment „Bulktransport" (Massengutverkehr) zurückzuführen. 2003 habe der Umsatz der IFB im Massengutverkehr nur 3,3 Mio. EUR betragen. 2004 jedoch habe IFB zwei bedeutende Aufträge über die Beförderung von Schüttgut erhalten: erstens einen Vertrag über Kohletransport […], der einen Umsatz von […] im Jahr 2004 und von […] 2005 einbrachte, und zweitens einen Vertrag über die Beförderung von Granulat, der zu einer Umsatzsteigerung von […] im Jahr 2004 und von […] 2005 führte. IFB habe bei beiden Verträgen Gewinne erzielt, was sehr wohl das Nichtvorliegen wettbewerbswidriger Praktiken seitens der IFB bestätige.

([22]) Die durchschnittliche Preiserhöhung wurde durch eine Gewichtung der Terminals je nach ihren Umsätzen ermittelt.
([23]) IFB war Eigentümerin von 368 Waggons und hatte langfristige Mietverträge für 376 weitere Waggons abgeschlossen.
([24]) Anfang 2006 besaß die IFB 204 Waggons und hatte langfristige Mietverträge für 173 weitere Waggons abgeschlossen.

(174) Viertens erachtet die belgische Regierung, dass auch die Öffnung der Terminals der IFB für ihre Konkurrenten im Logistikmarkt als wesentliche mildernde Maßnahme einzustufen ist.

(175) Fünftens vertritt die belgische Regierung die Auffassung, dass die geringfügigen Wettbewerbsverzerrungen, die als Folge der Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der IFB betrachtet werden könnten, durch folgend Faktoren weiter abgemildert werden:

— Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Belgien. Im Einklang mit den anzuwendenden europäischen Vorschriften haben die belgischen Behörden diesen Markt für den Wettbewerb geöffnet (ab März 2003 für den internationalen Güterverkehr, gefolgt von einer vollständigen Liberalisierung ab 1. Januar 2007) ([25]). Diese Öffnung sei nicht ohne Auswirkungen geblieben, wie es die Aktivitäten der Gesellschaften DLC und in jüngster Zeit Fret SNCF zeigten. In ihrer Entscheidung N 386/04, Fret SNCF, habe die Kommission eine derartige Liberalisierung als Ausgleichsmaßnahme für die Wettbewerber erachtet.

— Mehrere andere Wettbewerber der SNCB/IFB (darunter Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex und ACTS) haben bereits ihre Betriebslizenzen erhalten oder werden diese mit großer Wahrscheinlichkeit demnächst erhalten.

— Die SNCB (B-Cargo) erbringe bereits derzeit für Konkurrenten der IFB Traktionsleistungen — so zum Beispiel für Anbieter im Bereich des kombinierten (intermodalen) Verkehrs wie HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Carge und ICF oder für Anbieter von Speditionsleistungen wie Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret und East Rail Expedition.

— Wie die Kommission in ihrer Entscheidung in der Rechtssache N 386/04, Fret SNCF, festgestellt habe, bestehen für Schiene und Straße unterschiedliche Bedingungen — zum Nachteil für den Schienenverkehr.

(176) Nach den Angaben der belgischen Regierung haben die Liberalisierungsmaßnahmen zu erheblichen Kapazitätssteigerungen auf dem Logistikmarkt geführt, wie es die Aktivitäten der Wettbewerber von IFB im Zeitraum 2003—2005 zeigten. Der Wettbewerb konzentrierte sich nach Ansicht der belgischen Regierung im intermodalen Segment, wo fünf Wettbewerber von IFB in diesem Zeitraum insgesamt 12 neue Verbindungen eröffneten.

3.3.3.3 Beschränkung der Kapitalerhöhung auf ein Minimum

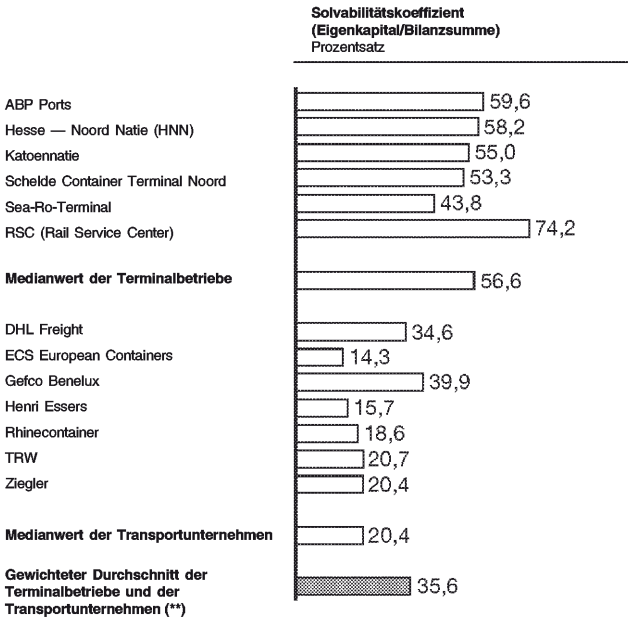
(177) Nach Angaben der belgischen Regierung führten die SNCB und die IFB eine sorgfältige Analyse des Kapitalbedarfs der IFB auf der Grundlage der Bilanz vom 31. Dezember 2005 und der Prognosen für das Jahr 2006 durch. Das Ziel bestand darin, IBF in die Lage zu versetzen, ihre Aktivitäten auf dem Frachtumschlags- sowie auf dem Logistikmarkt mit einem Solvabilitätskoeffizienten, der mit dem seiner Wettbewerber auf diesen Märkten vergleichbar ist, fortzuführen.

(178) Gegenüber den vor dem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens übermittelten Informationen (siehe Randnummern 265 bis 269) haben die SNCB und die IFB ergänzende Daten zu den durchschnittlichen Solvabilitätskoeffizienten von mit IFB konkurrierenden Terminalbetreibern einerseits und den von anderen mit IFB konkurrierenden Transportunternehmen andererseits erfasst. Die Solvabilitätskoeffizienten (die als das Verhältnis zwischen Eigenkapital und Bilanzsumme zu verstehen sind) der betreffenden Unternehmen werden in Übersicht 16 angegeben.

([25]) Diese vollständige, in der Richtlinie 91/440/EWG vorgesehene Öffnung der Märkte wurde durch ein königliches Dekret vom 13. Dezember 2005 umgesetzt.

Übersicht 16

Solvabilitätskoeffizient — Auswahl vergleichbarer Unternehmen, 2004 (*)



(*) Für ABP, HNN und den Terminal von Sea-Ro wurden die Daten von 2003 verwendet, da ihre Jahresabschlüsse für 2004 noch nicht veröffentlicht waren.
(**) Gewichtet nach der Verwendung der Vermögenswerte von IFB (42 % Terminals, 58 % Transport).

Quelle: Belfirst; Amadeus; IFB

(179) Aus Übersicht 16 gehe hervor, dass der Medianwert der Solvabilitätskoeffizienten der Terminalbetreiber 56,6 % betrug, während er bei den Transportunternehmen bei 20,4 % lag. Nachdem IFB in beiden Bereichen aktiv ist, sollte ihr Solvabilitätskoeffizient anhand der oben angeführten „Benchmarks" mindestens 35,6 % betragen. Dieser Prozentsatz wurde durch Gewichtung der Risikoaktiva der IFB folgendermaßen berechnet:

— 42 % der Risikoaktiva der IFB (gemessen an ihrem Nettobuchwert, d. h. nach Abschreibungen und Wertberichtigungen) werden dem Terminalgeschäft zugeordnet;

— 58 % der Risikoaktiva der IFB werden dem Transportgeschäft (Logistik) zugeordnet.

(180) Die belgischen Behörden weisen darauf hin, dass der angestrebte Solvabilitätskoeffizient der IFB auch mit dem tatsächlichen Solvabilitätskoeffizienten von Unternehmen wie Gosselin (38 %) und Hupac (34,9 %) vergleichbar sei, die wie IFB den Betrieb von Terminals mit Logistikaktivitäten kombinieren.

(181) Ausgehend von einem angestrebten Solvabilitätskoeffizienten für die IFB von 35,6 % und Verbindlichkeiten von insgesamt 128,1 Mio. EUR (Schätzung vom 30. Juni 2006) sollte die Aufstockung des Kapitals der IFB — den Berechnungen der belgischen Behörden zufolge — demnach eine Umwandlung von Verbindlichkeiten in Kapital in Höhe von mindestens 95,3 Mio. EUR umfassen.

3.3.3.4 Der von IFB geleistete Eigenbeitrag

(182) Gemäß den Angaben der belgischen Behörden macht der Beitrag der SNCB zur Umstrukturierung der IFB insgesamt 95,3 Mio. EUR aus, was dem Betrag der vorgesehenen Kapitalerhöhung entspricht. Davon seien die Summen, die für den französischen Teil der Gruppe bestimmt waren, d. h. 39,1 Mio. EUR, abzuziehen. Der Restbetrag, also 56,2 Mio. EUR, stellte somit den Beitrag der SNCB für die Umstrukturierung der nicht französischen Geschäftsbereiche der Gruppe dar.

(183) Außerdem halten die belgischen Behörden fest, dass der Finanzierungsbedarf für die nicht französischen Geschäftsbereiche der IFB im Umstrukturierungszeitraum (vom 1. Januar 2003 bis zum 30. Juni 2006) 106,3 Mio. EUR betrug. Davon würden 56,2 Mio. EUR von der SNCB abgedeckt und 50,1 Mio. EUR aus eigenen Mitteln der IFB finanziert werden. Der Beitrag der IFB zu den Gesamtkosten der Umstrukturierung der belgischen Geschäftsbereiche erreiche 47,1 %.

(184) In der folgenden Tabelle werden die Einzelheiten der Finanzierung aufgeschlüsselt:

Finanzierungsbedarf und Finanzierungsquellen

(Szenario, bei dem die Umwandlung der Forderungen in Höhe von 63 Mio. EUR „Kosten" der Umstrukturierung darstellen)

(in 1 000 EUR)

		Umstrukturierter Teil	Desinvestitionen Frankreich	Summe
Zeitraum 1.1.2003—30.6.2006				
A	**FINANZIERUNGSBEDARF**			
A.1	Kosten der Umstrukturierung			
A.1.1	Bruttobetriebsverlust (Cash Drain) ohne Auswirkungen der Produktivitätssteigerungen	– 27 916		– 27 916
	(entspricht dem Bruttobetriebsverlust von 2002, 6-monatiger Anteil für 2006)			
A.1.2	Außerordentliche Aufwendungen	– 32		– 32
A.2.	Kapitalbedarf während der Umstrukturierung			
A.2.1	Schwankungen des Bedarfs an Umlaufvermögen (Erhöhung)	– 7 685	– 8 000	– 16 559
A.2.2	Ersatzinvestitionen in Sachanlagen	– 6 611		– 8 611
A.2.3	Investitionen in Finanzanlagen (Beteiligungen)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3	Rückzahlung von Schulden und Zinsen			
A.3.1	Zugunsten anderer (Finanz)Gläubiger als der SNCB			
A.3.1.1	Zinsenzahlungen	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2	Rückzahlung der Bankverbindlichkeiten	– 16 559		– 16 559
A.3.2	Zugunsten der SNCB			
A.3.2.1	Rückzahlung der Schulden aus der Zeit vor 2003	– 33 200	– 29 900	– 53 000
A.3.2.2	Rückzahlung der bis zum 31.6.2005 kumulierten Zinsen für die Schulden aus der Zeit vor 2003	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3	Rückzahlung der bis zum 31.6.2005 kumulierten Zinsen für das Darlehen	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4	Zahlung der Zinsen für das zweite Halbjahr 2005 und das erste Halbjahr 2006	– 3 100	– 2 100	– 6 200
A.4	Steuern (Berichtigung Steuerjahr 1999)	– 77		– 77
	Summe des Bedarfs A.1 + A.2 + A.3 + A.4	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(in 1 000 EUR)

		Umstrukturierter Teil	Desinvestitionen Frankreich	Summe
B	**FINANZIERUNGSQUELLEN**			
B.1.	Finanzierung durch die SNCB			
B.1.1	Darlehen (in der Folge in Kapital umzuwandeln)	13 300	1 700	15 000
B.1.2	Kapitalumwandlung (zusätzlich zur Umwandlung des Darlehens)	42 920	37 380	90 300
	Beitrag der SNCB insgesamt (Zwischensumme B.1)	***56 220***	***39 080***	***95 300***
B.2	Finanzierung aus Eigenmitteln der IFB			
B.2.1	Produktivitätssteigerungen:			
B.2.1.1	Teilweise oder gänzliche Auflösung des Bruttobetriebsverlusts in Zeile A.1.1	26 167		26 167
B.2.1.2	Bruttobetriebsüberschuss der Jahre 2004, 2005 und 2006	10 429		10 429
B.2.2	Finanzielle Einnahmen	1 368		1 368
B.2.3	Schwankungen des Bedarfs an Umlaufvermögen (Verringerung)	2 687		2 687
B.2.4	Verkauf von Sachanlagen (im Wesentlichen Terminal OCHZ im Jahr 2004)	4 771		4 771
B.2.5	Verkauf von Finanzanlagen (Beteiligungen)	1 267	8 020	9 287
B.2.6	Gegenüber Kreditinstituten eingegangene Verbindlichkeiten	3 300		3 300
B.2.7	Außerordentliche Einnahmen	1 105		1 105
	Beitrag der IFB insgesamt (Zwischensumme B.2)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Summe der Quellen (B.1 + B.2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	Finanzierung durch die SNCB in % der gesamten Finanzierung	52,9 %		
	Finanzierung durch die IFB in % der gesamten Finanzierung	47,1 %		
		EIGENBEITRAG	PRIVATINVESTOR	

(185) Die belgischen Behörden übermitteln folgende ergänzende Angaben zur Tabelle.

(186) Der Finanzierungsbedarf umfasse folgende Kostenkategorien:

— Direkte Kosten der Umstrukturierung (Abschnitt A.1): Diese Kosten umfassen grundsätzlich den kumulierten Bruttobetriebsverlust („Cash Drain") ohne Berücksichtigung der Produktivitätssteigerungen. Wenn man die Produktivitätssteigerungen, die die IFB in der Zeit der Durchführung des Umstrukturierungsplans erzielt hat, außer Acht lasse, würde der Bruttobetriebsverlust in den Jahren 2003, 2004 und 2005 gleich sein wie 2002, d. h. einem jährlich zu finanzierenden Betrag in Höhe von 8 Mio. EUR entsprechen, wie auch in der folgenden Tabelle dargelegt wird. In der Annahme, dass am 30. Juni 2006 eine Kapitalerhöhung erfolgen würde, sei der Finanzierungsbedarf für 2006 auf die Hälfte dieses Betrags beschränkt worden. Insgesamt habe der Bruttobetriebsverlust der IFB im gesamten Umstrukturierungszeitraum ohne Produktivitätssteigerungen 27,9 Mio. EUR betragen.

(in Mio. EUR)

	2002	2003	2004	2005 Prognose	2006 Budget (bis zum 30.6.)	Zeitraum von 2003 bis zum 30.6.2006 kumulativ
Betriebsergebnis	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ Abschreibungen und Wertberichtigungen zum Anlagevermögen	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ Wertberichtungen zum Umlaufvermögen	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Rückstellungen	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Bruttobetriebsergebnis	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Bruttobetriebsverlust („Cash Drain") ohne Berücksichtigung der Produktivitätssteigerungen		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— Kapitalbedarf während der Umstrukturierung (Schwankungen des Bedarfs an Umlaufvermögen und Investitionen im Umstrukturierungszeitraum, Abschnitt A.2): Bei diesen Kosten handle es sich um notwendige Investitionen im Umstrukturierungszeitraum. Eine Erhöhung des Umlaufvermögens sei erforderlich gewesen, um die laufenden Arbeiten zu finanzieren, die Differenz zwischen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen auszugleichen und um weiterhin über ausreichende liquide Mittel zu verfügen. Ersatzinvestitionen in Sachanlagen seien notwendig gewesen, um die Aktivitäten der IFB im Umstrukturierungszeitraum fortsetzen zu können. Sie zielten nicht auf eine Erweiterung der Kapazitäten der IFB sondern vielmehr auf Ersatzinvestitionen in Anlagegüter, die am Ende ihres Lebenszyklus angelangt und vollständig abgeschrieben waren, sowie auf verschiedene Investitionen wie Pkw, Computer, kleinere Renovierungen von Gebäuden etc. ab. Die Investition in Finanzanlagen in Höhe von 0,6 Mio. EUR im Jahr 2004 sei im Zuge der Umstrukturierung der Tochtergesellschaft IFB Maritime Germany notwendig gewesen: IFB Maritime Germany wurde von Haeger & Schmidt International übernommen, und die Beteiligung der Haeger & Schmidt International an RKE wurde an die IFB übertragen.

— Rückzahlung von Schulden und Zinsen (Abschnitt A.3): Abgesehen von den Zinsen- und Schuldenrückzahlungen an Kreditinstitute umfasse diese Kostenkategorie die Zahlung von Zinsen und Schulden an die SNCB. Die Schulden in Höhe von 33,2 Mio. EUR seien der Teil der Schulden in Höhe von 63 Mio. EUR, der nicht die französischen Tochtergesellschaften betreffe. Die 2006 zu zahlenden Zinsen in Höhe von 1,4 Mio. EUR würden nicht in der Kapitalerhöhung berücksichtigt (um die Kapitalerhöhung auf ein Minimum zu beschränken). Die anderen Zinsen (in Höhe von insgesamt 9,7 Mio. EUR) wären Teil der Kapitalerhöhung. Alle diese Zinsen seien Zinsen für Schulden in Verbindung mit Aktivitäten der IFB außerhalb Frankreichs.

— Steuern (Abschnitt A.4): Die im Jahr 2004 gezahlten Steuern stellten eine Berichtigung zum Steuerjahr 1999 dar.

(187) Nach Angaben der belgischen Behörden wurde dieser Finanzierungsbedarf zum einen Teil von der IFB und zum anderen von der SNCB abgedeckt. Bezüglich des Beitrags der IFB (Abschnitt B.2) übermitteln die belgischen Behörden folgende ergänzende Angaben:

— IFB habe in der Zeit der Umstrukturierung beträchtliche Produktionssteigerungen (siehe Abschnitt B.2.1.) erzielt. Dadurch habe sich das Bruttobetriebsergebnis verbessert, so dass sich der Verlust von 2002 im Jahr 2003 teilweise und in den Jahren 2004, 2005 und 2006 gänzlich auflöste. Im Übrigen sei 2004 und 2005 ein Überschuss erzielt worden, was auch für 2006 der Fall sein werde. Diese Ergebnisse bestätigten die Prognosen auf der Grundlage der Fakten, die dem Unternehmen IFB bei der Erarbeitung des Umstrukturierungsplans bekannt waren (siehe Randnummern 74 und 75 dieser Entscheidung).

— Verschiedene finanzielle Einnahmen (Abschnitt B.2.2): Diese betragen 1,4 Mio. EUR und stammen aus Zinsen, die IFB auf ihren Bankkonten akkumulieren konnte. Diese Einkünfte seien zum Zeitpunkt des Umstrukturierungsplans absehbar gewesen, da sie den EURIBOR-Zinsen von Beträgen entsprachen, mit denen die IFB realistischerweise in Hinblick auf die Prognosen ihres Umstrukturierungsplans rechnen konnte.

— Außerordentliche Einnahmen (Abschnitt B.2.7.): Diese betragen 1,1 Mio. EUR und stammen aus den Einnahmen, die die IFB beim Verkauf von 263 EAOS-Waggons erzielte […]. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Umstrukturierungsplans im Jahr 2003 seien diese Einnahmen absehbar gewesen, zumal auf dem Markt für EAOS-Waggons infolge des gestiegenen Bedarfs an dieser Waggonart in Osteuropa rege Nachfrage herrschte.

— In den Jahren 2004 und 2005 habe die IFB aufgrund des gesunkenen Bedarfs an Umlaufvermögen ca. 2,7 Mio. EUR freigesetzt (Abschnitt B.2.3).

— IFB habe die Umstrukturierungskosten teilweise über den Verkauf von Vermögenswerten (Abschnitte B.2.4 und B.2.5) finanziert. Abgesehen vom Verkauf verschiedener Vermögenswerte von relativ geringem Umfang bestand dieser Teil des Beitrags hauptsächlich aus der Desinvestition der am Terminal OCHZ eingesetzten Anlagen im Jahr 2004. Die Miteigentumsrechte (50 %) an diesen von OCHZ verwendeten Anlagen wurden veräußert […] (siehe Zeile B.2.4 im Jahr 2004), und IFB erhielt einen zusätzlichen Betrag in Höhe von 0,9 Mio. EUR an Umlaufvermögen von OCHZ (siehe Zeile B.2.5 für 2004).

— IFB erhielt 2003 ein Bankdarlehen in Höhe von 2 Mio. EUR von der ING Bank (siehe Zeile B.2.6). 2006 finanzierte IFB den Kauf von Schubstaplern über ein externes Darlehen in Höhe von 1,3 Mio. EUR.

(188) Die belgischen Behörden sind der Meinung, dass ein Beitrag aus eigenen Mitteln zum Umstrukturierungsplan geleistet wurde, wie es die Leitlinien von 1999 vorsehen.

4. WÜRDIGUNG

4.1 Beurteilung des Beihilfecharakters der Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen

(189) Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag erklärt „alle staatlichen oder aus staatlichen Mitteln gewährten Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen".

4.1.1 *Vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfe*

(190) Zunächst stellt sich die Frage, ob die finanzielle Unterstützung der SNCB zugunsten von IFB eine „staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfe" darstellt. Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften in der Sache Stardust Marine [26] gilt diese Bedingung als erfüllt, wenn es sich einerseits um staatliche Mittel handelt und wenn andererseits ihre Gewährung dem Staat — in diesem Fall dem belgischen Staat — zurechenbar ist.

4.1.1.1 Staatliche Mittel

(191) Die Kommission stellt fest, dass die SNCB ein öffentliches Unternehmen im Sinne der Richtlinie 80/723/EWG ist: Der belgische Staat hält 100 % des gezeichneten Kapitals der SNCB, und der Verwaltungsrat sowie der geschäftsführende Direktor werden vom König auf Beschluss des Ministerrats ernannt. Somit sind die Bedingungen von Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a und c dieser Richtlinie erfüllt.

(192) In diesem Zusammenhang „ist daran zu erinnern, dass sich bereits aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt, dass Artikel 87 Absatz 1 EG alle Geldmittel erfasst, auf die die Behörden tatsächlich zur Unterstützung von Unternehmen zurückgreifen können. Auch wenn die aus der fraglichen Maßnahme resultierenden Beträge nicht auf Dauer dem Staat gehören, genügt folglich der Umstand, dass sie ständig unter staatlicher Kontrolle und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen, damit sie als staatliche Mittel qualifiziert werden können" [27].

(193) Folglich vertrat die Kommission im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 136 bis 138) die Ansicht, dass die der IFB zur Verfügung gestellten Gelder als staatliche Mittel zu qualifizieren sind.

[26] Bereits in Fußnote 12 zitiertes Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, Randnummer 37.

[27] Bereits in Fußnote 12 zitiertes Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, Randnummer 37.

(194) Belgien stellt in Frage, dass alle Mittel im Besitz der SNCB staatliche Mittel darstellen. Die Kommission antwortet auf die drei von den belgischen Behörden vorgebrachten Argumente folgendermaßen:

(195) Die vorgeschlagene Unterscheidung zwischen Mitteln der SNCB, die für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen bestimmt sind, und Mitteln für die kommerziellen Aktivitäten des Unternehmens ist im Lichte des Urteils Stardust Marine nicht stichhaltig. Dieses Urteil betraf die Mittel einer staatlichen Bank, was gut zeigt, dass die für kommerzielle Aktivitäten eingesetzten Mittel eines öffentlichen Unternehmens auch staatliche Mittel sein können.

(196) Das Argument, das Vermögen der SNCB stehe nicht der öffentlichen Hand zur Verfügung, sondern sei für den Unternehmenszweck der SNCB bestimmt, kann auch nicht akzeptiert werden. Denn die Tatsache, dass der belgische Staat 100 % des Kapitals der SNCB besitzt, dass dieses ständig unter öffentlicher Kontrolle steht und dass die Regierung jederzeit die Privatisierung der SNCB beschließen kann, zeigt, dass der belgischen Staat sehr wohl über ihr Vermögen verfügen kann. Außerdem stellt die Kommission fest, dass der belgische Staat die Mitglieder des Verwaltungsrats sowie den geschäftsführende Direktor ernennt, was ihm eine gewisse Kontrolle über das Unternehmen einräumt.

(197) Das Argument, die von der SNCB zugunsten der IFB gewährten Maßnahmen bedeuteten keinerlei Verlust für den belgischen Staat, ist in Wirklichkeit falsch: nachdem der belgische Staat Eigentümer der SNCB ist, verringert jede schlechte Investition, die den Wert der SNCB verringert, auch das Vermögen des belgischen Staates.

(198) Die Kommission zieht somit den Schluss, dass die untersuchten Maßnahmen aus staatlichen Mitteln finanziert wurden.

4.1.1.2 Zurechenbarkeit

(199) Bezüglich des Erfordernisses, die Maßnahmen dem betreffenden Staat zuzurechnen, wird im Stardust-Marine-Urteil festgehalten, dass „die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, daher nicht genügt, um Maßnahmen dieses Unternehmens wie die fraglichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren“ ([28]).

(200) Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs geht somit hervor, dass die Kommission für jeden Fall einzeln zu prüfen hat, ob das Kriterium der staatlichen Zurechenbarkeit gegeben ist. Der Gerichtshof räumt ein, dass es im Allgemeinen „… gerade wegen der privilegierten Beziehungen zwischen dem Staat und einem öffentlichen Unternehmen für einen Dritten sehr schwierig sein [wird], in einem konkreten Fall nachzuweisen, dass Beihilfemaßnahmen eines solchen Unternehmens tatsächlich auf Anweisung der Behörden erlassen wurden.“ Gemäß demselben Urteil „… ist festzustellen, dass die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist“ ([29]).

(201) Der Gerichtshof präzisiert darüber hinaus, welche Kriterien für den Nachweis der Zurechenbarkeit verwendet werden könnten:

„Die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat kann aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist. Insoweit hat der Gerichtshof bereits berücksichtigt, dass die fragliche Einrichtung die beanstandete Entscheidung nicht treffen konnte, ohne den Anforderungen der öffentlichen Stellen Rechnung zu tragen (insbesondere Urteil Van der Kooy u. a./Kommission, Randnummer 37), oder dass, abgesehen von organisationsrechtlichen Faktoren, die die öffentlichen Unternehmen mit dem Staat verbunden haben, diese Unternehmen, über die die Beihilfen gewährt worden waren, die Richtlinien eines Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) zu beachten hatten (Urteile vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission, Randnummern. 11 und 12, und in der Rechtssache C-305/89, Italien/Kommission, Randnummern 13 und 14).

Weitere Indizien sind gegebenenfalls von Bedeutung, um auf die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat schließen zu können, wie insbesondere seine Eingliederung in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, der Rechtsstatus des Unternehmens, ob es also dem öffentlichen Recht oder dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt, die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind“ ([30]).

(202) Im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 140 bis 150) unterscheidet die Kommission hinsichtlich der Zurechenbarkeit der Maßnahme zwischen dem Zeitraum vor dem Abschluss des Rahmenvertrags am 7. April 2003 und dem Zeitraum nach diesem Vertragsabschluss. Gemäß der Stellungnahme der belgischen Behörden scheint es vielmehr angebracht, zwischen drei verschiedenen Zeiträumen zu unterscheiden:

([28]) Bereits in Fußnote 12 zitiertes Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, Randnummern 52.

([29]) Bereits in Fußnote 12 zitiertes Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, Randnummern 54 und 55.

([30]) Bereits in Fußnote 12 zitiertes Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, Randnummern 55 und 56.

— Zeitraum vor dem 19. Juli 2002 (Zeitpunkt der Entscheidung des Verwaltungsrats der SNCB, die Gewährung eines Liquiditätsvorschusses zu genehmigen und die „Wahrscheinlichkeit" einer Kapitalerhöhung für IFB zu akzeptieren;

— Zeitraum zwischen dem 19. Juli 2002 und dem 20. Dezember 2002 (Zeitpunkt der Entscheidung des Verwaltungsrats der SNCB, eine Kapitalerhöhung für die IFB zu genehmigen und den Vorstand zu den Verhandlungen über den Rahmenvertrag vom 7. April 2003 zu ermächtigen);

— Zeitraum nach dem 20. Dezember 2002.

Zeitraum vor der Entscheidung des Verwaltungsrats vom 19. Juli 2002

(203) Bezüglich des Zeitraums vor dieser Entscheidung des Verwaltungsrats erhebt sich die Frage, ob die Haltung der Führungskräfte (im Vorstand) der SNCB gegenüber der IFB, nicht auf deren Zahlung der Transportleistungen ab 2000 zu bestehen, dem belgischen Staat zuzurechnen ist. In ihrem Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 141 bis 142) äußerte die Kommission Zweifel daran, dass die Entscheidung, die systematische Nichtbezahlung der Rechnungen von Ende 2000 bis Anfang 2003 zu dulden, ohne die Beteiligung der belgischen Behörden getroffen wurde.

(204) In der Antwort der belgischen Regierung heißt es, der Verwaltungsrat der SNCB habe erst am 19. Juli 2002 von dieser Vorgehensweise erfahren; zu diesem Zeitpunkt sei auch der Regierungskommissar informiert worden. Die Kommission hat diesbezüglich keine Bemerkungen von Dritten erhalten.

(205) In den Berichten über die Debatten in Belgiens Abgeordnetenkammer und Senat vom 6. März 2002, 24. Januar 2002 und 28. Februar 2002 fand die Kommission Bemerkungen zur IFB im Zusammenhang mit einer längeren Diskussion der Abgeordneten und Senatoren über die Öffnung des Schienenmarktes und die Rechtssache ABX. Sie ersuchte folglich die belgische Regierung um Übermittlung der in diesen Debatten erwähnten Studien der Boston Consulting Group und von Team Consult sowie der Entscheidung der belgischen Regierung vom 22. Februar 2002, die ebenfalls Gegenstand der Diskussionen war.

(206) Eine Analyse dieser Unterlagen ergab keinerlei Hinweise darauf, dass die belgische Regierung auf die Entscheidungen der SNCB bezüglich der Zukunft der IFB Einfluss genommen hätte.

(207) Somit stellt sich die Frage, ob die tolerante Haltung der Führungskräfte eines staatlichen Unternehmens, wie in Randnummer 203 dieser Entscheidung beschrieben, dem belgischen Staat zugerechnet werden kann, wenn es keine Hinweise auf eine spezifische Intervention seitens der Regierung im konkreten Fall gibt.

(208) Gemäß dem Gesetz aus dem Jahr 1993, das die SNCB als öffentlich-rechtliche Aktiengesellschaft begründet, leiten die Führungskräfte der SNCB, d. h. der geschäftsführende Direktor und der Vorstand, das Unternehmen selbständig und ohne Intervention der staatlichen Behörden. Zumal keine konkreten Hinweise auf eine Beteiligung des Staats bei den Entscheidungen in Verbindung mit der IFB vorlagen, muss die Kommission zum Schluss kommen, dass die Entscheidung der Führungskräfte der SNCB, die Nichtbezahlung der Rechnungen durch die IFB in der Zeit von Ende 2000 bis Juli 2002 einfach hinzunehmen, nicht dem belgischen Staat zugerechnet werden kann.

Zeitraum zwischen der Entscheidung des Verwaltungsrats vom 19. Juli 2002 und der Entscheidung des Verwaltungsrats vom 20. Dezember 2002

(209) Am 19. Juli 2002 erfuhr der Verwaltungsrat der SNCB und somit auch der Regierungskommissar, der in diesem Gremium die Interessen des belgischen Staates vertritt, dass die IFB seit Ende 2000 ihre Rechnungen nicht bezahlte, und genehmigte die Gewährung eines Vorschusses in Höhe von 2,5 Mio. EUR an die IFB im zweiten Halbjahr 2002.

(210) Die Kommission hat diesbezüglich zu überprüfen, ob diese Entscheidung des Verwaltungsrats der SNCB auf der Grundlage der im Stardust-Marine-Urteil festgelegten Kriterien dem belgischen Staat zugerechnet werden kann. Mit anderen Worten ausgedrückt, ist im vorliegenden Fall zu prüfen, ob die Anwesenheit des Regierungskommissars im Verwaltungsrat — auch wenn er nicht konkret zur gegenständlichen Maßnahme Stellung nahm — genügt, um die Entscheidung dem belgischen Staat zuzurechnen. Aus den der Kommission vorliegenden Elementen geht jedoch hervor, dass weder die Prüfung der Unterlagen noch die Kommentare Dritter Hinweise darauf ergaben, dass die belgische Regierung versucht hätte, auf die Entscheidung des Verwaltungsrats vom 19. Juli 2002 Einfluss zu nehmen. Als eigenständiges öffentliches Unternehmen mit dem Status einer öffentlich-rechtlichen Aktiengesellschaft genießt die SNCB gegenüber dem belgischen Staat Verwaltungsautonomie. Bezüglich der Anwesenheit des Regierungskommissars im Verwaltungsrat der SNCB stellt die Kommission fest, dass die Rolle des Kommissars beschränkt war (siehe auch den Bericht des Rechnungshofs zu diesem Thema [31]): der Regierungskommissar konnte nur dann gegen die Entscheidung vom 19. Juli 2002 einschreiten, wenn diese die Wahrnehmung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SNCB gefährdete. In Anbetracht der Höhe (2,5 Mio. EUR) und Form der Beihilfe (Liquiditätsvorschuss mit Zinsen) muss festgestellt werden, dass die Entscheidung in keiner Weise die Wahrnehmung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SNCB gefährdete.

[31] Rechnungshof: „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" [Die richtige Verwendung der öffentlichen Gelder durch die S.N.C.B.; infolge des Beschlusses der belgischen Abgeordnetenkammer vom 11. Mai 2000 durchgeführte Prüfung]; Brüssel, Mai 2001.

(211) In Anbetracht dieser Überlegungen gelangt die Kommission zur Auffassung, dass die Gewährung des Vorschusses in Höhe von 2,5 Mio. EUR durch die SNCB zugunsten der IFB zur Aufrechterhaltung einer Geschäftstätigkeit, die in keinem Zusammenhang mit staatlichen Versorgungsleistungen stand, nicht dem belgischen Staat zuzurechnen ist.

(212) Die Kommission zieht die Schlussfolgerung, dass es im vorliegenden Fall im Zusammenhang mit der Einbindung in die öffentliche Verwaltung, der Art der Aktivitäten und dem Status keine Hinweise gibt, die es erlauben würden, die Entscheidung des Verwaltungsrats vom 19. Juli 2002 über die Gewährung eines Vorschusses in Höhe von 2,5 Mio. EUR an die IFB dem belgischen Staat zuzurechnen.

Zeitraum nach der Entscheidung des Verwaltungsrats vom 20. Dezember 2002

(213) Am 20. Dezember 2002 beschloss der Verwaltungsrat, einen Rahmenvertrag mit der IFB abzuschließen, der sowohl Rettungs- als auch Umstrukturierungsmaßnahmen umfassen und zu einer Kapitalerhöhung für die IFB führen sollte.

(214) In der Analyse der Angelegenheit in ihrem Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 143 bis 150) zeigt die Kommission drei konkrete Hinweise auf, die dafür sprechen, dass diese Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen zugunsten der IFB dem belgischen Staat zugerechnet werden können. Diese Hinweise betrafen:

— die Vorlage des Umstrukturierungsplans an den belgischen Staat zur Genehmigung;

— die Zeitungsartikel, die von einer starken Einflussnahme der belgischen Regierung auf die SNCB im Jahr 2003 sprechen;

— die Reichweite, den Inhalt und die Bedingungen des Rahmenvertrags vom 7. April 2003.

(215) In ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens bezweifeln die belgischen Behörden, dass diese drei Hinweise ausreichen, um die Zurechenbarkeit der Maßnahmen an den Staat im Sinne des Stardust-Marine-Urteils festzustellen. Die Kommission erläutert im Folgenden erneut den Inhalt der Hinweise und erklärt, warum die Argumente der belgischen Regierung nicht akzeptiert werden können.

a) *Die Genehmigung durch die Behörden (Randnummer 56 des Urteils in der Sache Stardust Marine)*

(216) In seinen Urteilen in den Rechtssachen Van der Kooy ([32]), Italienische Republik/Kommission ([33]) und Kommission/Französische Republik ([34]) schloss der Gerichtshof aufgrund der Tatsache, dass für die Gewährung der Beihilfe die Genehmigung der staatlichen Behörden eingeholt wurde, auf die Zurechenbarkeit. Im Urteil Van der Kooy genügt diese Tatsache allein für die Feststellung der Zurechenbarkeit; in den Urteilen Italien/Kommission und Kommission/Frankreich ist die Genehmigung mit anderen Faktoren, die den Einfluss der öffentlichen Hand zeigen ([35]), verbunden. In der Entscheidung Space Park Development GmbH — der ersten Entscheidung der Kommission, in der das Stardust-Marine-Urteil angewandt wurde — wurde auch auf die Zurechenbarkeit einer Beihilfe aufgrund der Tatsache, dass das gegenständliche Darlehen von den Behörden des Landes Bremen genehmigt werden musste, geschlossen ([36]). Demnach stellt die Unterbreitung einer Maßnahme an den Mitgliedstaat zur Genehmigung ein Indiz der Zurechenbarkeit dar.

(217) Im vorliegenden Fall verpflichtet Artikel 4 des Rahmenvertrags die Verwaltungsräte der SNCB und der IFB, den Umstrukturierungsplan dem belgischen Staat zur Genehmigung vorzulegen ([37]). Dies stellt einen ersten Hinweis dafür dar, dass die Entscheidung der SNCB bezüglich der Umstrukturierung der IFB dem belgischen Staat zuzurechnen ist.

(218) Die belgischen Behörden machen geltend, dass die SNCB und die IFB abweichend von den Bestimmungen des Rahmenvertrags letztendlich den Umstrukturierungsplan nicht der belgischen Regierung zur Genehmigung vorlegten, da diese Vorgehensweise eine Verletzung der eigenständigen Geschäftsführung der SNCB dargestellt hätte.

([32]) Urteil des Gerichtshofs vom 2. Februar 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV e.a./Kommission (verbundene Rechtssachen C-67/85, C-68/85 und 70/85, Slg. 1988, S. 219).

([33]) Urteile des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission (C-303/88, Slg. 1991, S. I-1433, und C-305/89, Slg. 1991, S. I-1603).

([34]) Urteil des Gerichtshofs vom 30. Januar 1985, Kommission/Frankreich (290/83, Slg. 1985, S. 439).

([35]) Und zwar die Ernennung der Führungskräfte durch die staatlichen Behörden im Urteil der Rechtssache Kommission/Italien; die Finanzierung durch eine öffentliche Einrichtung, die mit einer normalen staatlichen Beihilfe vergleichbaren Bedingungen für die Gewährung, die Präsentation der Behilfe durch die Regierung als Teil eines Bündels von staatlichen Maßnahmen im Urteil Kommission/Frankreich.

([36]) Entscheidung der Kommission vom 17. September 2003 über die staatliche Beihilfe, die Deutschland zugunsten von Space Park Development GmbH & Co KG gewährt hat, ABl. L 61 vom 27.2.2004, S. 66, Erwägungsgrund 30).

([37]) Zur Erinnerung der Wortlaut von Artikel 4: „Les Parties confirment leur intention de mettre à exécution les mesures suivantes pour autant qu'elles soient conformes à un plan de restructuration approuvé par leurs deux Conseils d'administration, par l'Etat belge et si nécessaire par la CE, et sous réserve d'approbation par les actionnaires d'IFB." [Die Parteien bestätigen ihre Absicht zur Umsetzung folgender Maßnahmen unter der Voraussetzung, dass sie im Einklang mit einem von den beiden Verwaltungsräten, dem belgischen Staat und erforderlichenfalls von der EK genehmigten Umstrukturierungsplan stehen, sowie vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aktionäre der IFB.]

(219) Wie bereits im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 146 und 147) erklärt, bewirkt diese Tatsache nicht die Aufhebung dieses Anhaltspunktes für die Zurechenbarkeit: es scheint außer Frage, dass die beiden Vertragsparteien, die SNCB und die IFB, keine derartige Vertragsbestimmung vorgesehen hätten, wenn nicht ein Einfluss der belgischen Regierung in dieser Richtung vorhanden gewesen wäre.

(220) Die Tatsache, dass die belgische Regierung vorgibt, nicht offiziell zur Umstrukturierung konsultiert worden zu sein, reicht weder aus, um eine informelle Einflussnahme der belgischen Regierung während der Entstehung des Rahmenvertrags vom 7. April 2003 auszuschließen noch um davon auszugehen, dass es zu keiner Genehmigung gekommen ist. Denn wie der Gerichtshof im Urteil Stardust Marine festhält, „… [wird] es gerade wegen der privilegierten Beziehungen zwischen dem Staat und einem öffentlichen Unternehmen für einen Dritten sehr schwierig sein, in einem konkreten Fall nachzuweisen, dass Beihilfemaßnahmen eines solchen Unternehmens tatsächlich auf Anweisung der Behörden erlassen wurden." Somit stellt die einfache Tatsache, dass der zwischen den Parteien abgeschlossene Vertrag die Genehmigung durch den belgischen Staat vorsieht, bereits einen starken Anhaltspunkt für eine Beteiligung der belgischen Regierung an der Entscheidungsfindung dar.

(221) In ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens erklärt die belgische Regierung, dass die in Artikel 4 des Rahmenvertrags enthaltene Bestimmung nicht den Umstrukturierungsplan selbst betreffe, sondern die Mitteilung, mit der Belgien den Rahmenvertrag bei der Kommission anmelden würde.

(222) Die Kommission erachtet dieses Argument für nicht überzeugend. Denn hätten die Vertragsparteien dabei nur an die Notifzierung der Maßnahme bei der Kommission durch den belgischen Staat gedacht, hätten sie dies ausdrücklich so in Artikel 4 des Vertrags formuliert. Die von der belgischen Regierung vorgeschlagene Interpretation steht im Widerspruch zum Wortlaut des Vertrags.

(223) Folglich zieht die Kommission den Schluss, dass Artikel 4 des Vertrags die Genehmigung der Maßnahmen durch die belgischen Behörden vorsieht und einen Hinweis dafür darstellt, dass die gegenständlichen Maßnahmen dem belgischen Staat zuzurechnen sind.

b) *Zeitungsartikel*

(224) Weitere Anhaltspunkte, die für eine Intervention der belgischen Regierung in der gegenständlichen Angelegenheit sprechen, finden sich in verschiedenen Zeitungsartikeln ([38]). So zitiert ein in La libre Belgique vom 19. Mai 2003 ([39]) erschienener Artikel eine Aussage der Presseabteilung der SNCB, in der es heißt, dass — obzwar der Rahmenvertrag am 7. April 2003 unterzeichnet worden war — Belgien am 19. Mai 2003 die Rettungsmaßnahmen noch nicht bei der Kommission angemeldet habe, da „le pouvoir fédéral a[avait] son mot à dire." [die Bundesregierung auch ein Wort mitzureden hat[te].] In einem Artikel, der im März 2003 auf der Website www.cheminots.be veröffentlicht wurde, wird auf Karel Vinck, den damaligen geschäftsführenden Direktor der SNCB, im Zusammenhang mit den Dossiers der ABX und der IFB Bezug genommen: „Il réclame une marge de manœuvre suffisante pour le management de la société." [Er verlangt einen ausreichenden Handlungsspielraum für das Management der Gesellschaft]. Damit kann auch verstanden werden, dass man in der Führungsetage der SNCB die Meinung vertrat, dass sich der Staat zu sehr in ihre Angelegenheiten einmischte.

(225) Die belgischen Behörden widersprechen diesem Hinweis. Bezüglich des Artikels in La libre Belgique machen sie am Beispiel von Artikel 4 des Rahmenvertrags geltend, dass die Bundesregierung lediglich im Zusammenhang mit der Mitteilung der belgischen Regierung an die Kommission zur Notifzierung des Rahmenvertrags ein Wort mitzureden gehabt habe. Der Inhalt des Zeitungsartikels und der Pressemitteilung der SNCB ist jedoch klar. Hätte die Presseabteilung der SNCB sagen wollen, dass die belgische Regierung nur einen Text für eine Übermittlung an die Kommission zu genehmigen habe, hätte sie angegeben, dass es ein Problem rein formaler und nicht inhaltlicher Natur zu lösen gelte.

(226) Bezüglich der Aussage von Herrn Karel Vinck vertreten die belgischen Behörden die Ansicht, dass sie sich auf die Verwaltung öffentlicher Dienstleistungen beschränke. Dies scheint wenig glaubwürdig, da er insbesondere zu den Dossiers ABX und IFB befragt wurde, die — wie es auch die belgische Regierung anerkennt — kommerzielle Aktivitäten und nicht die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SNCB betreffen.

c) *Umfang, Inhalt und Bedingungen des Rahmenvertrags*

(227) Die Kommission hält generell fest, dass gemäß Randnummer 56 des bereits zitierten Urteils Stardust Marine „jedes andere Indiz, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind," bei der Feststellung der Zurechenbarkeit einer Maßnahme an einen Mitgliedstaat beachtet werden muss, so dass die Reichweite, der Inhalt und die Bedingungen des Rahmenvertrags zusätzliche Hinweise für die Zurechenbarkeit darstellen.

(228) Belgien widerspricht diesem dritten Indiz, indem betont wird, dass die SNCB in all ihren Entscheidungen — mit Ausnahme der Verwaltung der öffentlichen Versorgungsdienste — völlig eigenständig sei.

([38]) Zeitungsartikel können Hinweise auf die Zurechenbarkeit enthalten, siehe Entscheidungen ABX Logistics, ABl. C 9 vom 14.1.2004, S. 12, und Sniace SA, ABl. L 108 vom 30.4.2003, S. 35.

([39]) „Inter Ferry Boats coupée en 2 branches" [Aufteilung von InterFerryBoats in zwei Bereiche], verfügbar seit dem 19. Mai 2003 auf der Website www.lalibre.be

(229) Nach Ansicht der Kommission genießt die SNCB in ihren kommerziellen Aktivitäten gemäß dem Gesetz aus dem Jahr 1993, das ihren Status als öffentlich-rechtliche Aktiengesellschaft regelt, eine gewisse Eigenständigkeit. Die Kommission macht jedoch darauf aufmerksam, dass der Regierungskommissar bei jeder Sitzung des Verwaltungsrates anwesend ist und die staatlichen Behörden mit einem Einspruch zur Aufhebung einer Entscheidung des Verwaltungsrats in einer Angelegenheit, die nicht in Verbindung mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen steht, befassen kann, wenn diese Entscheidung „porte […] préjudice à la mise en œuvre des tâches de service public" [die Wahrnehmung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SNCB gefährdet].

(230) Wie bereits dargelegt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Entscheidung, einen Liquiditätsvorschuss in Höhe von 2,5 Mio. EUR zu gewähren, den Regierungskommissar nicht zu einem Einspruch veranlassen konnte, zumal aufgrund der Höhe und Form des Vorschusses die Wahrnehmung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht gefährdet war.

(231) Anders verhält es sich bei einer Entscheidung, in ein am Rande des Konkurses stehendes Unternehmen 100 Mio. EUR zu investieren. Diese Entscheidung musste den Regierungskommissar dazu veranlassen zu intervenieren oder zumindest die belgischen Behörden zu informieren, damit diese offiziell oder inoffiziell intervenierten, wie er es zum Beispiel 2000 bei den Investitionen in ABX, die italienische Niederlassung, getan hatte.

(232) Folglich vertritt die Kommission die Ansicht, dass auch der Umfang, der Inhalt und die Bedingungen des Rahmenvertrags gemeinsam mit der Anwesenheit und den Befugnissen des Regierungskommissars ein Indiz für die Zurechenbarkeit darstellen.

d) *Schlussfolgerung*

(233) Daher schließt die Kommission daraus, dass die betreffenden Maßnahmen in Bezug auf den Zeitraum nach der Entscheidung des Verwaltungsrats der SNCB vom 20. Dezember 2002 dem belgischen Staat zuzurechnen sind.

(234) Demnach ist zu prüfen, ob die von der SNCB nach dem 20. Dezember 2002 getroffenen Maßnahmen bezüglich IFB der Beihilfeempfängerin einen Vorteil verschafft haben oder ob die SNCB sich vielmehr wie ein umsichtiger, marktwirtschaftlich handelnder Investor verhalten hat.

4.1.2 *Vorteil für die Beihilfeempfängerin in Anwendung des Prinzips des marktwirtschaftlich handelnden Investors*

(235) Zu prüfen ist, ob die Entscheidung des Verwaltungsrats der SNCB vom 20. Dezember 2002 über die Kapitalerhöhung für die IFB durch eine Umwandlung fälliger Forderungen in Kapital sowie die Gewährung von Rettungsmaßnahmen, die die SNCB zur Unterzeichnung des Rahmenvertrags mit der IFB am 7. April 2003 veranlasste, einen wirtschaftlichen Vorteil für die IFB gebracht hat oder ob diese Entscheidung auf der Einschätzung eines marktwirtschaftlich handelnden Privatinvestors beruhte.

(236) Nachdem die Entscheidungen der SNCB, in der Zeit von Ende 2000 bis Dezember 2002 auf die Zahlung ihrer an die IFB gestellten Rechnungen zu verzichten und ihr einen Vorschuss in Höhe von 2,5 Mio. EUR zu gewähren, nicht dem belgischen Staat zuzurechnen sind, ist es nicht mehr angebracht, diese Entscheidungen im Detail zu prüfen.

(237) Zur Erinnerung: die Rettungsmaßnahmen bestanden aus

— der Gewährung eines Zahlungsaufschubs für Verbindlichkeiten in Höhe von 63 Mio. EUR;

— der Gewährung eines Darlehens in Höhe von 15 Mio. EUR;

— der Gewährung eines rückzahlbaren Vorschusses in Höhe von 5 Mio. EUR.

(238) Die Umstrukturierungsmaßnahmen umfassten die Desinvestition der Tochtergesellschaften in Frankreich sowie die Umstrukturierung und Fortsetzung der Aktivitäten in Belgien. Die Finanzierung dieser Maßnahmen war zunächst durch die Rettungsmaßnahmen gewährleistet, wobei der Umstrukturierungsplan vorsah, dass diese Finanzierung durch die Umwandlung folgender Forderungen in Gesellschaftskapital langfristig sichergestellt sein würde:

— die Umwandlung der Verbindlichkeiten in Höhe von 63 Mio. EUR, für die ein Zahlungsaufschub gewährt worden war, in Gesellschaftskapital;

— die Umwandlung des Darlehens in Höhe von 15 Mio. EUR in Gesellschaftskapital;

— die Umwandlung der kapitalisierten Zinsen für den Zahlungsaufschub und das Darlehen in Gesellschaftskapital.

(239) Um festzustellen, ob die SNCB wie ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor agiert hat, ist zu prüfen, ob ein privater Investor von vergleichbarer Größe und in einer vergleichbaren Lage wie die SNCB veranlasst gewesen sein könnte, auf dieselbe Art und Weise vorzugehen ([40]).

([40]) Urteil vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-305/89, Randnummern 19 und 20.

(240) Der Gerichtshof hat festgehalten, dass es sich bei dem Verhalten des privaten Investors nicht zwangsläufig um das Verhalten eines gewöhnlichen Investors handeln muss, der Kapital zum Zweck seiner mehr oder weniger kurzfristigen Rentabilisierung anlegt, sondern wenigstens um das Verhalten einer privaten Holding oder einer privaten Unternehmensgruppe, die eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt ([41]). Das Gericht hielt fest, dass die Kommission verpflichtet sei, „alle maßgeblichen Aspekte des streitigen Vorgangs und seinen Kontext […] zu prüfen", um festzustellen, ob der Staat wie ein marktwirtschaftlich handelnder Investor agiert habe ([42]).

(241) In ihrer Antwort auf das Schreiben bezüglich der Einleitung des Prüfverfahrens vertreten die belgischen Behörden die Ansicht, dass die Entscheidung der SNCB, die IFB zur Desinvestition der französischen Tochtergesellschaften der Gruppe aufzufordern und auch um eine Umstrukturierung und Fortsetzung ihrer Aktivitäten in Belgien zu ersuchen, Entscheidungen darstellen, die ein marktwirtschaftlich handelnder Investor getroffen hätte.

(242) Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass nicht die Frage zu stellen ist, ob sich die IFB mit der Desinvestition ihrer Tochtergesellschaften in Frankreich sowie der Umstrukturierung und Fortsetzung ihrer Aktivitäten in Belgien wie ein marktwirtschaftlich handelnder Investor verhalten habe, sondern dass es darum geht, ob die Entscheidung der SNCB, diese beiden Maßnahmen zu finanzieren, eine Entscheidung ist, die ein Privatinvestor getroffen hätte.

(243) So musste die SNCB 2002/03 entscheiden, ob es generell günstiger wäre, die Umstrukturierung der IFB zu finanzieren (was die Desinvestition der Tochtergesellschaften in Frankreich und die Fortsetzung der Aktivitäten in Belgien bedeutete), oder ob es besser wäre, die IFB in Konkurs gehen zu lassen. Die Kommission vertritt üblicherweise die Ansicht, dass ein Privatinvestor die Aktivität einer Tochtergesellschaft fortgeführt hätte, wenn ein Vergleich zwischen den Kosten für die Liquidation und den Kosten für die Umstrukturierung des Unternehmens zeigt, dass die Liquidationskosten die Kosten für die Umstrukturierung übersteigen ([43]).

(244) Es ist daher angebracht, zunächst die Kosten zu ermitteln, die der SNCB in diesen beiden Szenarien — der Umstrukturierung und der Liquidation der IFB — erwachsen.

4.1.2.1 Kosten der Umstrukturierung von IFB

(245) Im ersten Szenario investiert die SNCB 95,3 Mio. EUR in die Umstrukturierung der IFB, indem sie auf die Einbringung von Forderungen, die in Kapital umgewandelt werden, verzichtet. Am Ende der Umstrukturierung hält sie 100 % eines Unternehmens, dessen Wert auf 31 Mio. EUR geschätzt wird, das jedoch 34,2 Mio. EUR Rückstellungen und 15 Mio. EUR finanzielle Verbindlichkeiten (ohne die Schulden bei der SNCB) aufweist, woraus sich ein Nettowert des Unternehmens von – 18 Mio. EUR ergibt. Die Kommission erachtet diese Schätzungen, die auf anerkannten Methoden beruhen, als realistisch.

(246) Die Kommission stellt demnach fest, dass die SNCB beim Verkauf der IFB nur einen negativen Verkaufspreis erzielen hätte können.

4.1.2.2 Hypothetische Kosten einer Liquidation der IFB

(247) Im zweiten Szenario verzichtet die SNCB ebenfalls auf die Einbringung ihrer Forderungen in Höhe von 95 Mio. EUR. Die belgischen Behörden schätzen außerdem, dass die SNCB — ausgehend von den bei Vertragsabschluss am 7. April 2003 verfügbaren Elementen — bei einer Auflösung des belgischen Geschäftsbereichs der IFB zusätzliche Kosten in Höhe von 70,6 bis 161,8 Mio. EUR tragen hätte müssen. Dieser Betrag entspräche den Summen, die normalerweise durch Liquidation des Aktivvermögens (37,5 Mio. EUR) eingebracht hätten werden können, von denen die Kosten für die Tilgung der Schulden von IFB (67 bis 76,9 Mio. EUR) und die Kosten für das infolge der Einstellung der Aktivitäten der IFB überschüssig gewordene Personal der SNCB (41,1 bis 122,4 Mio. EUR) abzuziehen wären.

(248) Die Kommission teilt diese Sichtweise nicht. Sie stellt zunächst in Frage, dass die SNCB die gesamten Schulden der IFB zahlen musste. Des Weiteren bezweifelt sie den Betrag der von den belgischen Behörden berechneten zusätzlichen Sozialkosten.

Haftung der SNCB für die Schulden der IFB

(249) Entgegen den Behauptungen der belgischen Behörden bedeutet die Tatsache, dass das Nettovermögen von IFB (Wert der gesicherten Vermögenswerte minus Wert der fälligen Verbindlichkeiten) eine negative Zahl ergab, nicht, dass im Konkursfall die SNCB den entsprechenden, nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag zu tragen gehabt hätte. Denn schließlich, so die Kommission, haftet eine Gesellschaft wie die IFB grundsätzlich mit ihrem eigenen Gesellschaftsvermögen für ihre Verbindlichkeiten. Die Haftung ihrer Aktionäre für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft geht üblicherweise nicht über das Gesellschaftskapital hinaus und hat keinerlei Auswirkungen auf das eigene Vermögen der einzelnen Aktionäre. Nur in Ausnahmefällen und unter äußerst strengen Bedingungen besteht in bestimmten Ländern die Möglichkeit für Dritte, Regressansprüche gegenüber Aktionären geltend zu machen ([44]).

([41]) Urteil vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-305/89, Randnummern 19 und 20.

([42]) Urteil vom 6. März 2003, WestLB Girozentrale/Kommission (T-228/99 und T-233/99, Slg. 2003, S. II-435), Randnummer 251.

([43]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 7. Dezember 2005, Sache C 53/03, Belgien, Umstrukturierung des Unternehmens ABX Logistics, Randnummern 196 und folgende.

([44]) Siehe Entscheidung im Verfahren C 53/03, Belgien, ABX Logistics, Randnummer 61.

(250) Im Fall eines Konkurses der IFB hätte die SNCB somit ihr Gesellschaftskapital verloren, wäre jedoch nicht verpflichtet gewesen, die restlichen Gläubiger der IFB zu befriedigen. Die Kosten, die der SNCB als Aktionär bei einem Konkurs der IFB erwachsen wären, hätten Null Euro und nicht, wie es die belgischen Behörden behaupten, zwischen 29,5 Mio. EUR und 39,4 Mio. EUR betragen.

(251) In ihrer Entscheidungspraxis sieht die Kommission allerdings auch die Möglichkeit vor, dass ein Unternehmen in der Situation der SNCB verpflichtet hätte werden können, Kosten in anderer als der Aktionärseigenschaft zu tragen ([45]). Im vorliegenden Fall handelt es sich dabei um folgende Kosten:

— Als Gläubiger würde die SNCB ihre Forderungen an die IFB verlieren, zumindest entsprechend ihrem Anteil an den nicht von den Aktiva gedeckten Passiva der IFB. In Anbetracht der Rolle der SNCB bei der Liquidation der IFB kann die Kommission akzeptieren, dass dieses Risiko in Höhe des Gesamtbetrags der Forderungen der SNCB an die IFB, also 95 Mio. EUR, bewertet wird.

— Auch könnte die Kommission akzeptieren, dass es für die SNCB in ihrer Eigenschaft als Muttergesellschaft zur Rettung des Ansehens der Gruppe ratsam gewesen wäre, einen Teil der offenen Verbindlichkeiten gegenüber Lieferanten der IFB, die auch Lieferanten der SNCB sind, zu übernehmen.

(252) Demnach muss der Höchstbetrag, den die SNCB möglicherweise in diesem Rahmen zu tragen gehabt hätte, geschätzt werden. Die belgischen Behörden selbst meinen diesbezüglich, dass die zusätzlichen, von der SNCB in dieser Eigenschaft zu tragenden Kosten nicht mehr als 13 Mio. EUR betragen sollten. In Wirklichkeit hätten die tatsächlichen zusätzlichen Kosten niedriger sein können, weil die Gläubiger der IFB zunächst einen Teil ihrer Forderungen im Zuge der Liquidation der IFB einziehen hätten können und die SNCB die Kosten für den Restbetrag übernommen hätte. Dieser Betrag in Höhe von 13 Mio. EUR ist demnach als Obergrenze anzusehen.

Betrag der von der SNCB zu tragenden zusätzlichen Sozialkosten

(253) Die Kommission vertritt grundsätzlich die Auffassung, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor, der zwischen der Finanzierung der Umstrukturierung seiner Tochtergesellschaft und deren Konkurs zu entscheiden hat, veranlasst sein kann, die Kosten für den Personalabbau zu berücksichtigen, wenn dieser Personalabbau eine direkte und unvermeidliche Folge des Konkurses der Tochtergesellschaft ist.

(254) Die belgischen Behörden gelangen zur Schlussfolgerung, dass der Konkurs der IFB zu einem Personalüberschuss von 530 Mitarbeitern bei der SNCB geführt hätte, von denen 50 an die IFB abgestellt worden waren und 480 bei der SNCB in Bereichen, deren Fortführung von den Aktivitäten der IFB abhing, beschäftigt waren. Der Abbau von 530 Angestellten bei der SNCB hätte Kosten in Höhe von 122,4 Mio. EUR, d. h. 230 000 EUR pro Mitarbeiter, verursacht. Die Einzelheiten dieser Berechnung werden in Teil 3 dieser Entscheidung erläutert.

(255) Die Kommission hält es für unrealistisch anzunehmen, dass die SNCB nur 21 % des zuvor auf die IFB entfallenden Schienenfrachtverkehrs hätte übernehmen können. Zunächst einmal sind — wie die belgischen Behörden in ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens auch einräumen — die Märkte, auf denen IFB tätig ist, in vollem Aufschwung begriffen (Wachstum von 11 % auf dem Frachtumschlagsmarkt, 12 % im kombinierten Verkehr). Somit scheint es wahrscheinlich, dass die Konkurrenten der IFB deren Aktiva gekauft hätten, um die Aktivitäten fortzuführen.

(256) Unter dieser Annahme hätte der Käufer von IFB Bedarf an Dienstleistungen im Eisenbahngüterverkehr gehabt. Angesichts der überaus starken Position der SNCB im von Belgien ausgehenden internationalen Güterverkehr und ihres Monopols (bis zum 1. Januar 2007) auf dem belgischen Güterverkehrsmarkt vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Käufer der IFB die SNCB zumindest zur Abdeckung eines wesentlichen Teils seines Bedarfs als Frachtführer gewählt hätte. Somit hätte die SNCB bei einem Konkurs der IFB einen Großteil ihres auf die IFB entfallenden Eisenbahngüterverkehrs zurückerobert.

(257) Des Weiteren hält die Kommission fest, dass sich die Märkte des Eisenbahnverkehrs im Wachstum befinden. Demnach hätte man vernünftigerweise für die SNCB ein Wachstum mit einer gleichen Geschwindigkeit annehmen können, das ihr erlaubt hätte, die 50 an die IFB abgestellten Mitarbeiter nach und nach wieder in das Unternehmen zu integrieren.

(258) Schließlich konnten die belgischen Behörden nach Auffassung der Kommission nicht ausreichend überzeugend nachweisen, dass die SNCB unter der Annahme eines Konkurses der IFB einen Personalüberschuss von 480 Arbeitskräften gehabt hätte und die 50 an die IFB abgestellten Mitarbeiter nicht wieder integrieren hätte können.

(259) Auf der Grundlage der von Belgien übermittelten Informationen gelangt die Kommission zur Ansicht, dass die SNCB im zweiten Szenario ebenfalls (wie im ersten Szenario) auf die Einbringung ihrer Forderungen in Höhe von maximal 95,3 Mio. EUR verzichtet und darüber hinaus Kosten von maximal 13 Mio. EUR getragen hätte.

4.1.2.3 Schlussfolgerung

(260) Zumal die SNCB in beiden Szenarien auf ihre Forderungen an die IFB in Höhe von 95,3 Mio. EUR verzichtet,

([45]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 7. Dezember 2005, Sache C 53/03, Belgien, Umstrukturierung des Unternehmens ABX Logistics, Randnummern 204 und folgende.

wurde von den belgischen Behörden nicht nachgewiesen, dass die SNCB mit ihrer Entscheidung zugunsten des ersten Szenarios (Finanzierung der Umstrukturierung), das ihr den Besitz eines Unternehmens mit einem negativem, auf – 18 Mio. EUR geschätzten Wert einbrachte, im Vergleich zum zweiten Szenario der Liquidation, bei dem die einzigen zusätzlichen, im Rahmen dieses Verfahrens ermittelten Kosten auf höchstens 13 Mio. EUR geschätzt werden, eine wirtschaftlich vernünftige Entscheidung getroffen hat.

(261) Die Kommission zieht den Schluss, dass die belgischen Behörden nicht bewiesen haben, dass die SNCB mit der dem belgischen Staat zuzurechnenden Entscheidung, die Umstrukturierung und Fortsetzung der Aktivitäten der IFB in Belgien sowie die Desinvestition der Geschäftsbereiche der IFB in Frankreich zu finanzieren, als marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor agiert hat.

4.1.3 *Wettbewerbsverzerrung und Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten*

(262) Die Kommission hat die Lage auf dem relevanten Markt und die Marktanteile der Begünstigten auf diesem Markt sowie die Auswirkungen der finanziellen Unterstützung auf die Wettbewerbssituation zu prüfen ([46]).

(263) Im vorliegenden Fall wurde die finanzielle Unterstützung einem Unternehmen gewährt, das auf Märkten tätig ist, die dem Wettbewerb ausgesetzt sind, und das im Wettbewerb mit Akteuren verschiedener anderer Mitgliedstaaten steht, wie in Teil 2 dieser Entscheidung dargelegt wurde. Demnach verfälscht oder droht die finanzielle Unterstützung den Wettbewerb zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen den Mitgliedstaaten oder droht ihn zu beeinträchtigen.

(264) Die belgische Regierung bezweifelt in ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens, dass die beiden Kriterien von Artikel 87 Absatz 1 erfüllt sind, da die Kommission keinerlei Beweis für derartige Wettbewerbsverzerrungen erbracht habe.

(265) Die Kommission macht die belgischen Behörden darauf aufmerksam, dass Artikel 87 Absatz 1 von einer drohenden Wettbewerbsverzerrung spricht. Demnach muss die Kommission keinen Beweis für eine Wettbewerbsverzerrung erbringen, sondern die Gefahr derartiger Verzerrungen auf überzeugende Weise beschreiben, was sie im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 212 und 213) sowie in dieser Entscheidung getan hat.

4.1.4 *Schlussfolgerung: Vorliegen einer staatlichen Beihilfe*

(266) Schließlich ist die Kommission der Ansicht, dass die Finanzierung der Umstrukturierung der IFB (in Belgien) durch die SNCB und der Einstellung ihrer Aktivitäten in Frankreich in Form der Umwandlung von Verbindlichkeiten in Höhe von 95,3 Mio. EUR in Kapital eine staatliche Beihilfe darstellt.

([46]) Urteil des Gerichtshofes vom 13. März 1985, Königreich der Niederlande und Leeuwarder Papierwarenfabriek gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften (verbundene Rechtssachen 296/82 und 318/82, Slg. 1985, S. 809), Randnummer 24.

4.2 **Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt**

(267) Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag sieht vor, dass „Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“ als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können.

(268) Gemäß der Auslegung der Kommission in ihren Leitlinien von 1999 und von 2004 könnte die von Belgien über die SNCB gewährte Beihilfe kraft Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein.

4.2.1 *Vereinbarkeit als Rettungsbeihilfen*

(269) Nur Maßnahmen, die aus Liquiditätsbeihilfen bestehen, könnten als Rettungsbeihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein. Im vorliegenden Fall stellen die Gewährung des Zahlungsaufschubs, des Darlehens und des rückzahlbaren Vorschusses die Liquiditätsbeihilfen dar.

(270) Vorweg stellt sich die Frage, welche Fassung der Leitlinien anzuwenden ist. Die letzte Fassung dieser Leitlinien trat am 10. Oktober 2004 in Kraft. In Abschnitt 7 „Zeitpunkt der Anwendbarkeit und Geltungsdauer“ heißt es:

„(102) Die Kommission wird die vorliegenden Leitlinien vom 10. Oktober 2004 bis zum 9. Oktober 2009 anwenden.

(103) Anmeldungen, die bei der Kommission vor dem 10. Oktober 2004 eingehen, werden gemäß den zum Zeitpunkt der Anmeldung geltenden Kriterien geprüft.

(104) Die Kommission wird alle Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, die ohne ihre Genehmigung und somit unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag gewährt worden sind, auf der Grundlage der vorliegenden Leitlinien auf ihre Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt prüfen, wenn die Beihilfe oder ein Teil der Beihilfe nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* gewährt worden ist. In allen anderen Fällen wird sie die Prüfung auf der Grundlage der Leitlinien durchführen, die zum Zeitpunkt der Beihilfevergabe galten.“

(271) Die Liquiditätsbeihilfen wurden am 7. April 2003 mit dem Abschluss eines Rahmenvertrags zwischen IFB und der SNCB gewährt. Sie wurden ohne vorherige Anmeldung bei der Kommission und somit unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag gewährt. Die Beurteilung ihrer Vereinbarkeit als Rettungsbeihilfen hat demnach auf der Grundlage der Leitlinien aus dem Jahr 1999 zu erfolgen.

(272) In Randnummer 23 der Leitlinien von 1999 werden die fünf folgenden Voraussetzungen festgelegt, unter denen eine Rettungsbeihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden kann:

„a) Es muss sich um Liquiditätsbeihilfen in Form von Kreditbürgschaften oder Krediten handeln. In beiden Fällen muss für den Kredit ein Zinssatz verlangt werden, der mindestens mit den Zinssätzen vergleichbar ist, die für Darlehen an gesunde Unternehmen zu beobachten sind, insbesondere den von der Kommission festgelegten Referenzzinssätzen.

b) Sie müssen mit Krediten verbunden sein, deren Restlaufzeit nach der Auszahlung des letzten Teilbetrags der Kreditsumme an das Unternehmen längstens zwölf Monate beträgt. Gegebenenfalls kann die Rückzahlung des Darlehens, das im Rahmen der Rettungsbeihilfe gewährt wurde, durch eine Umstrukturierungsbeihilfe sichergestellt werden, die von der Kommission später genehmigt würde.

c) Sie müssen aus akuten sozialen Gründen gerechtfertigt sein und dürfen keine gravierenden Ausstrahlungseffekte (‚spillover') in anderen Mitgliedstaaten haben.

d) Bei der Anmeldung muss sich der Mitgliedstaat verpflichten, der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Genehmigung der Rettungsbeihilfe entweder einen Umstrukturierungsplan oder einen Liquidationsplan vorzulegen oder aber den Nachweis zu erbringen, dass das Darlehen vollständig zurückgezahlt und/oder die Bürgschaft beendet worden ist.

e) Ihre Höhe muss auf den Betrag begrenzt sein, der für die Weiterführung des Unternehmens während des Zeitraums, für den die Beihilfe genehmigt wird, erforderlich ist (z. B. zur Deckung der Lohnkosten oder der laufenden Beschaffung)."

(273) Die im Rahmenvertrag vorgesehene Restlaufzeit beträgt zwölf Monate. Die belgische Regierung setzte jedoch die Kommission darüber in Kenntnis, dass die Laufzeit durch stillschweigendes Einvernehmen der Parteien bis zum Zeitpunkt der Kapitalerhöhung verlängert wurde.

(274) Angesichts dieser Information vertrat die Kommission in ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 232 und 233) den Standpunkt, dass die Voraussetzung von Randnummer 23 b nicht erfüllt war und dass die Liquiditätsbeihilfen nicht als Rettungsbeihilfen genehmigt werden konnten.

(275) Die belgischen Behörden stellen diese rechtliche Beurteilung in Frage und begründen dies mit den folgenden drei Argumenten: Zunächst habe die SNCB ihrer Auffassung nach die Rettungsmaßnahmen mit dem alleinigen Ziel aufrechterhalten, dass die Kommission die Prüfung der Sache NN 9/04 abschließen könne. Sie berufen sich auf Randnummer 24 der Leitlinien, in der vorgesehen ist, dass die anfängliche Genehmigung einer Rettungsbeihilfe so lange gilt, bis die Kommission über den Umstrukturierungsplan entschieden hat. Folglich ersuchen die belgischen Behörden die Kommission darum, die Dauer des Verfahrens zur Genehmigung der Rettungsmaßnahmen selbst nicht geltend zu machen, um die Dauer der Aufrechterhaltung dieser Maßnahmen in Frage zu stellen, sondern die Rettungsmaßnahmen auf der Grundlage von Randnummer 24 der Leitlinien aus dem Jahr 1999 zu genehmigen, bis die Kommission über den Umstrukturierungsplan entschieden hat.

(276) Die Kommission erachtet dieses Argument für nicht relevant. Denn Randnummer 24 der Leitlinien bestimmt, dass „die anfängliche Genehmigung der Rettungsbeihilfe […] für einen Zeitraum von längstens sechs Monaten oder, falls der Mitgliedstaat innerhalb dieser Frist einen Umstrukturierungsplan vorgelegt hat, solange [gilt], bis die Kommission über diesen Plan entscheidet. Nach der ersten Genehmigung kann die Kommission in hinreichend begründeten Ausnahmefällen auf Antrag des Mitgliedstaates eine Verlängerung der ursprünglichen Frist um sechs Monate genehmigen."

(277) Die Kommission hält fest, dass Belgien die Umstrukturierungshilfen am 7. April 2003 umgesetzt hat. Die sechsmonatige Frist für die Vorlage eines Umstrukturierungsplans endete demnach am 6. Oktober 2003. Nachdem die belgischen Behörden den Umstrukturierungsplan der Kommission bei einer Sitzung am 12. Dezember 2003 übergaben, wurde die in Randnummer 24 der Leitlinien vorgesehene Frist demnach nicht eingehalten.

(278) Das zweite Argument der belgischen Behörden, sie hätten der Kommission in ihrer Mitteilung vom 12. August 2003 alle für die Entscheidung über die Rettungsbeihilfen erforderlichen Angaben geliefert, ist ebenfalls nicht stichhaltig. Denn die Tatsache, dass die Kommission in der Folge mehrmals zusätzliche Informationen anforderte, zeigt, dass die von Belgien zur Verfügung gestellten Informationen nicht vollständig waren.

(279) Bezüglich des Arguments der belgischen Behörden, die Kommission habe nie einen Vorbehalt über die vorläufige Aufrechterhaltung der Rettungsmaßnahmen geäußert, genügt ein Hinweis darauf, dass die Schreiben der Kommission vom 13. Oktober 2003 und vom 26. Januar 2005 folgenden Warnhinweis enthielten: Die Kommission macht „l'attention des autorités belges sur la clause de suspension de mise en œuvre de l'article 88, paragraphe 3, du Traité CE, prévue à l'article 3 du Règlement (CE) 659/99 du Conseil, laquelle interdit la mise à exécution de toute aide nouvelle avant que la Commission ait pris, ou soit réputée avoir pris, une décision l'autorisant. En outre, je me permets de rappeler aux autorités belges que la récupération de toute aide mise à exécution en contravention de cette clause pourrait être exigée auprès de son bénéficiaire aux termes de l'article 14 dudit règlement." [die belgischen Behörden auf das Durchführungsverbot von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag, das in

Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vorgesehen ist, aufmerksam, wonach keine neuen Beihilfen vorgenommen werden dürfen, bevor die Kommission eine diesbezügliche Genehmigungsentscheidung erlassen hat oder die Beihilfe als genehmigt gilt. Des Weiteren erlaube ich mir, die belgischen Behörden darauf hinzuweisen, dass gemäß Artikel 17 dieser Verordnung jegliche Beihilfe, die entgegen diesem Verbot durchgeführt wird, vom Empfänger zurückgefordert werden kann.]

(280) Die Kommission zieht demnach den Schluss, dass die von der SNCB zugunsten der IFB gewährten Liquiditätsbeihilfen den gemäß Randnummer 23 b) der Leitlinien von 1999 vorgesehenen Zeitraum von 12 Monaten überschritten haben und dass die belgischen Behörden der Kommission den Umstrukturierungsplan nicht innerhalb der sechsmonatigen Frist vorgelegt haben, wie es in Randnummer 24 der Leitlinien von 1999 vorgesehen ist. Die von der SNCB gewährten Beihilfen können daher nicht als Rettungsbeihilfen genehmigt werden. Sie könnten jedoch als Umstrukturierungsbeihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein.

4.2.2 *Vereinbarkeit der Umstrukturierungsbeihilfen*

(281) Erneut stellt sich die Frage, welche Fassung der Leitlinien anzuwenden ist. In ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummer 240) vertrat die Kommission die Ansicht, dass sie — sollte die SNCB entscheiden, IFB keinen neuen Vorteil zu gewähren, und sollte der Nachweis erbracht werden, dass die SNCB sich vor der Veröffentlichung der Leitlinien von 2004 zur Umwandlung ihrer Forderungen in Kapital verpflichtet hat — in ihrer endgültigen Entscheidung die Beihilfen der SNCB zugunsten der IFB auf der Grundlage der Richtlinien aus dem Jahr 1999 prüfen sollte.

(282) Die belgischen Behörden hatten die Kommission in ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens darüber informiert, dass die SNCB auf die Sacheinlage ihrer Beteiligung an der Gesellschaft TRW in die IFB verzichte und ihre Notifikation vom 28. Februar 2005 zurückziehe. Daher stellt die Kommission fest, dass die SNCB beschlossen hat, der IFB keinen neuen Vorteil zu gewähren, sondern sich auf die Umwandlung der Forderungen in Kapital zu beschränken.

(283) Es ist zu festzustellen, ob sich die SNCB vor der Veröffentlichung der Leitlinien von 2004 zur Umwandlung ihrer Forderungen in Kapital verpflichtet hat. Die belgischen Behörden legten in ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens dar, dass die Verpflichtung der SNCB für die Umwandlung ihrer Forderungen in Kapital nach belgischem Recht bereits am 7. April 2003 — zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses — rechtsverbindlich war, und die Tatsache, dass diese Verpflichtung einer aufschiebenden Bedingung — nämlich der Anmeldung bei der Kommission und der Genehmigung durch die Kommission — unterlag, den verbindlichen und endgültigen Charakter ihrer Verpflichtung nicht aufhob. Tatsächlich tritt diese aufschiebende Bedingung, wie es auch von den belgischen Behörden gezeigt wurde, zum Zeitpunkt ihrer Erfüllung rückwirkend in Kraft. Die Verpflichtung der SNCB, ihre Forderungen in Kapital umzuwandeln, ist demnach seit dem 7. April 2003 rechtsverbindlich.

(284) Nachdem beide Bedingungen erfüllt sind, schließt die Kommission, dass im vorliegenden Fall die Leitlinien von 1999 anzuwenden sind. Diese Schlussfolgerung entspricht im Übrigen der im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens präsentierten Analyse (Randnummer 240), in der die Kommission Folgendes festhält:

„[…] si la SNCB décide de ne pas accorder de nouveau avantage à IFB, et si la preuve était apportée que la SNCB s'était engagée à convertir ses créances en capital avant la publication des lignes directrices de 2004, la Commission devrait examiner dans sa décision finale les aides accordées par la SNCB à IFB sur la base des lignes directrices de 1999." [… sollte die SNCB entscheiden, IFB keinen neuen Vorteil zu gewähren, und sollte der Nachweis erbracht werden, dass die SNCB sich vor der Veröffentlichung der Leitlinien von 2004 zur Umwandlung ihrer Forderungen in Kapital verpflichtet hat, sollte die Kommission in ihrer endgültigen Entscheidung die Beihilfen der SNCB zugunsten der IFB auf der Grundlage der Richtlinien aus dem Jahr 1999 prüfen.] ([47]).

(285) Um Umstrukturierungsbeihilfen erhalten zu können, muss ein Unternehmen zunächst für die Anwendung der Leitlinien in Betracht kommen. Dazu muss es ein Unternehmen in Schwierigkeiten sein. Die Leitlinien von 1999 bestimmen diesbezüglich Folgendes (Randnummern 4 und 5):

„(4) […] Gleichwohl geht die Kommission davon aus, dass sich ein Unternehmen im Sinne dieser Leitlinien in Schwierigkeiten befindet, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste zu beenden, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift.

(5) Als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne dieser Leitlinien gilt, unabhängig von der Größe, insbesondere ein Unternehmen, wenn

a) bei Gesellschaften, bei denen die Haftung auf das Gesellschaftskapital beschränkt ist, mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden ist und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren ging […]."

([47]) Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens — Staatliche Beihilfe K 46/05, Randnummer 240.

(286) Wie bereits im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummer 225) dargelegt, weist der Jahresabschluss 2002 der IFB ein gezeichnetes Kapital in Höhe von 48 Mio. EUR und laufende Verluste vor Steuern in Höhe von 50 Mio. EUR auf. Demnach war das Gesellschaftskapital bereits verschwunden, als die SNCB im April 2003 die Gewährung der Beihilfen beschloss. Nachdem mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals — und davon mehr als ein Viertel im Laufe der letzten 12 Monate — bis zu diesem Zeitpunkt verschwunden war, ist die IFB ein Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß den Randnummern 4 und 5 der Leitlinien.

(287) Des Weiteren darf das Unternehmen kein neu gegründetes Unternehmen sein. Die Leitlinien von 1999 bestimmen diesbezüglich Folgendes (Randnummer 7):

„(7) Im Rahmen dieser Leitlinien kommen neu gegründete Unternehmen nicht für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen in Betracht, und zwar auch dann nicht, wenn ihre anfängliche Finanzsituation prekär ist. Dies gilt insbesondere für neue Unternehmen, die aus der Abwicklung oder der Übernahme der Vermögenswerte eines anderen Unternehmens hervorgegangen sind."

(288) Wie in Teil 2 dieser Entscheidung beschrieben, wurde IFB am 1. April 1998 durch Fusion der Gesellschaft FerryBoats SA mit der Gesellschaft InterFerry SA und anschließender Einbringung der Schienenverkehrsabteilung der Edmond Depaire SA in das fusionierte Unternehmen gegründet. Im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 218 bis 223) äußerte die Kommission Zweifel darüber, ob das neue Unternehmen IFB unter der Rechtspersönlichkeit eines dieser drei Unternehmen fortbestand oder ob es im Jahr 1998 neu gegründet worden war.

(289) In ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens stellten die belgischen Behörden fest, dass IFB die Rechtspersönlichkeit des 1923 eingetragenen Unternehmens FerryBoats SA fortführte. Die Kommission schließt daher daraus, dass IFB kein neugegründetes Unternehmen im Sinne von Randnummer 7 der Leitlinien aus dem Jahr 1999 ist.

(290) Abschnitt 3.2.2 der Leitlinien von 1999 legt die Bedingungen für die Genehmigung einer Umstrukturierungsbeihilfe fest. Diese Bedingungen umfassen folgende Punkte:

— Der Umstrukturierungsplan muss die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist erlauben.

— Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um nachteilige Auswirkungen der Beihilfe auf Konkurrenten nach Möglichkeit abzumildern.

— Die Beihilfe muss sich auf das für die Umstrukturierung erforderliche Mindestmaß beschränken.

— Die Kommission muss sich von der ordnungsgemäßen Durchführung des Umstrukturierungsplans anhand regelmäßiger ausführlicher Berichte überzeugen können.

— Die Umstrukturierungsbeihilfen dürfen nur einmal gewährt werden.

4.2.2.1 Der Umstrukturierungsplan zur Wiederherstellung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit des Unternehmens

(291) Hinsichtlich des Umstrukturierungsplans zur Wiederherstellung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit des Unternehmens legen die Leitlinien von 1999 Folgendes fest:

„(31) Die Gewährung der Beihilfe wird von der Durchführung des Umstrukturierungsplans abhängig gemacht, der bei allen Einzelbeihilfen von der Kommission gebilligt werden muss.

(32) Der Umstrukturierungsplan, dessen Laufzeit möglichst begrenzt sein muss, soll die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen erlauben. Umstrukturierungsbeihilfen müssen demnach mit einem tragfähigen Umstrukturierungsplan verknüpft sein, für den sich der Mitgliedstaat engagiert. Dieser Plan ist der Kommission mit allen erforderlichen Angaben, u. a. einer Marktstudie vorzulegen. Die Verbesserung der langfristigen Rentabilität muss vor allem durch unternehmensinterne Maßnahmen herbeigeführt werden, die in dem Umstrukturierungsplan vorgesehen sind. Externe Faktoren wie Preis- oder Nachfrageschwankungen, auf die das Unternehmen kaum Einfluss hat, dürfen nur dann berücksichtigt werden, wenn die betreffenden Marktprognosen auf breiter Grundlage anerkannt werden. Eine erfolgreiche Umstrukturierung muss die Aufgabe von Tätigkeitsbereichen einschließen, die auch nach der Umstrukturierung strukturell defizitär wären.

(33) Der Umstrukturierungsplan beschreibt die Umstände, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben, damit beurteilt werden kann, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen angemessen sind. Er berücksichtigt die Situation und voraussichtliche Entwicklung von Angebot und Nachfrage auf den Märkten der betreffenden Produkte mit verschiedenen Szenarien, die einer optimistischen, einer pessimistischen und einer mittleren Hypothese entsprechen, sowie die spezifischen Stärken und Schwächen des Unternehmens. Er ermöglicht dem Unternehmen den Übergang zu einer neuen Struktur, die auf lange Sicht Rentabilitätsaussichten und die Möglichkeit zum Betrieb aus eigener Kraft bietet.

(34) In dem Umstrukturierungsplan muss die Umstellung des Unternehmens in der Weise vorgeschlagen werden, dass es nach Abschluss der Umstrukturierung alle seine Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann. Die eskomptierte Eigenkapitalrentabilität des umstrukturierten Unternehmens soll ausreichen, um aus eigener Kraft im Wettbewerb bestehen zu können."

(292) Die Kommission zog in ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 242 bis 247) den Schluss, dass Belgien einen Umstrukturierungsplan übermittelt hatte, der die Voraussetzungen der Leitlinien erfüllte, und hat diesbezüglich keine Bedenken geäußert. Nach der Einleitung des Prüfverfahrens sind bei der Kommission keine Kommentare betroffener Dritter eingegangen, die diese Schlussfolgerung in Frage stellten.

(293) Die Kommission hält fest, dass das Unternehmen IFB seine wirtschaftliche Überlebensfähigkeit sowohl in seinem 2003 vorgelegten Umstrukturierungsplan als auch anhand seiner bisher erzielten Ergebnisse beweisen konnte. Daher gelangt sie — wie bereits im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummer 271) zur Auffassung, dass die Voraussetzung „Umstrukturierungsplan zur Wiederherstellung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit des Unternehmens" erfüllt ist.

(294) Wie bereits aus Randnummer 290 dieser Entscheidung hervorgeht, ist jedoch der Umstrukturierungsplan zur Herstellung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit des Unternehmens keine ausreichende Voraussetzung, sondern es muss auch festgestellt werden, dass die Beihilfe nicht zu unzulässigen Wettbewerbsverfälschungen führt.

4.2.2.2 Vermeidung unzulässiger Wettbewerbsverfälschungen

(295) Bezüglich der Vermeidung unzulässiger Wettbewerbsverfälschungen legen die Leitlinien von 1999 Folgendes fest (Randnummern 35 bis 39):

„(35) Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um nachteilige Auswirkungen der Beihilfe auf Konkurrenten nach Möglichkeit abzumildern. Andernfalls müsste nämlich angenommen werden, dass die Beihilfe ‚dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft' und daher nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

(36) Meistens konkretisiert sich diese Bedingung durch eine Begrenzung der Präsenz des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten nach Abschluss der Umstrukturierungsphase. Ist der relevante Markt auf Gemeinschaftsebene einschließlich des EWR unbedeutend, ist davon auszugehen, dass sich keine übermäßige Wettbewerbsverzerrung ergibt. Somit findet diese Bedingung im Prinzip keine Anwendung auf KMU, es sei denn, sektorspezifische Vorschriften der Wettbewerbsregeln für staatliche Beihilfen bestimmen etwas anderes.

(37) Die Begrenzung oder erzwungene Reduzierung der Präsenz auf dem Markt oder den Märkten, auf denen das Unternehmen tätig ist, stellt eine Gegenleistung für die Konkurrenten dar. Diese Gegenleistung muss im Verhältnis zu den durch die Beihilfe verursachten Verzerrungseffekten und insbesondere zu dem relativen Gewicht des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten stehen. Die Kommission bestimmt den Umfang dieser Reduzierung der Marktpräsenz anhand der dem Umstrukturierungsplan beizufügenden Marktstudie und, wenn das Verfahren eingeleitet worden ist, anhand der von den Beteiligten gelieferten Informationen. Die Marktpräsenz des Unternehmens wird durch den Umstrukturierungsplan und die damit gegebenenfalls verknüpften Bedingungen reduziert.

(38) Besteht die Gefahr, dass die Reduzierung oder Begrenzung der Marktpräsenz zu einer offenkundigen Verschlechterung der Marktstruktur führt, beispielsweise indirekt zur Schaffung eines Monopols oder einer engen Oligopol-Situation, so kann eine Lockerung der geforderten Gegenleistungen in Erwägung gezogen werden.

(39) Die Gegenleistungen können je nachdem, ob das Unternehmen auf einem Markt mit Überkapazitäten tätig ist oder nicht, in verschiedener Form erbracht werden. […]"

(296) Vor dem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens hatten die belgischen Behörden angegeben, die IFB habe zur weitestgehenden Abmilderung nachteiliger Auswirkungen der Beihilfe auf Konkurrenten zwei Maßnahmen getroffen:

— Einstellung ihrer Aktivitäten auf dem Frachtumschlagsmarkt in Frankreich;

— Schließung des Terminals in Bressoux (Belgien) und Verkauf ihrer Beteiligungen an den Terminals in Brüssel und Zeebrugge in Belgien.

(297) In ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 252 bis 265) äußerte die Kommission Bedenken darüber, ob diese Maßnahmen ausreichten, um die nachteiligen Auswirkungen der Beihilfe für die Konkurrenten nach Möglichkeit abzumildern. Diese Bedenken betrafen die beiden Sektoren, auf denen die IFB ihre Aktivitäten fortsetzte, nämlichen den belgischen Frachtumschlagsmarkt und den belgischen Logistikmarkt.

a) ***Der belgische Frachtumschlagsmarkt***

(298) Die beiden im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens erwähnten Maßnahmen (Randnummer 260) betrafen den belgischen Frachtumschlagsmarkt. Im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 262 bis 264) äußerte die Kommission Bedenken darüber, ob diese Maßnahmen ausreichten, insbesondere da die Gesellschaft TRW bedeutende Anteile an den Terminals von Brüssel und Zeebrugge hielt (wobei auch beabsichtigt war, dass die SNCB ihre Beteiligung an TRW in die IFB einbringen würde) und da die IFB zahlreiche Minderheitsbeteiligungen an belgischen Terminals besaß.

(299) Die belgische Regierung führt in ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens mehrere Argumente an, um die Bedenken der Kommission zu zerstreuen. Zunächst betont sie, dass die IFB langsamer wuchs als der Markt (4,1 % Wachstum bei IFB, 10,7 % Wachstum bei den Terminals im Hafen Antwerpen, 12 % Wachstum bei den Terminals in der ARA-Region). Die Kommission vertritt die Ansicht, dass diese zusätzliche Information die Schlussfolgerung zulässt, dass die Stellung der IFB auf dem Markt infolge der Umsetzung des Umstrukturierungsplans an Bedeutung abnahm.

(300) Des Weiteren haben die belgischen Behörden gezeigt, dass die IFB ihre Kapazitäten auf dem Frachtumschlagsmarkt von 1,5 Mio. TEU im Jahr 2002 auf 1,1 Mio. TEU Ende 2005 reduziert hatte. Die Kommission erachtet diese Kapazitätsverringerung als wesentliche abmildernde Maßnahme.

(301) Schließlich unterrichteten die belgischen Behörden die Kommission darüber, dass die Einbringung der TRW in die IFB nicht durchgeführt werden würde. Die Kommission hält diese letzte Entwicklung für wichtig, zumal als Folge daraus die Schließung von Bressout und der Verkauf der Beteiligungen in Brüssel und Zeebrugge zu einer echten Reduzierung der Präsenz von IFB auf dem belgischen Frachtumschlagsmarkt führen.

(302) Angesichts dieser Argumente und der Tatsache, dass der Marktanteil der IFB geringfügig ist, vertritt die Kommission die Auffassung, dass Belgien den Beweis erbracht hat, dass ausreichende Maßnahmen zur weitestgehenden Abmilderung der nachteiligen Folgen der Beihilfe für die Konkurrenten auf dem Frachtumschlagssektor getroffen wurden.

b) ***Der belgische Logistikmarkt***

(303) In ihrem Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummern 257 bis 259) hat die Kommission angemerkt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht den Logistikmarkt betreffen. Da Vorschläge für Maßnahmen auf dem Logistikmarkt fehlen, dieser Markt außerdem im Umbruch begriffen ist und die IFB ihren Marktanteil erheblich steigern konnte, bezweifelte die Kommission, dass Belgien die wettbewerbsschädlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit der Logistiktätigkeit von IFB so weit wie möglich begrenzt hat.

(304) Die Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens enthielt fünf Argumente, mit denen die belgische Regierung beweisen wollte, dass die IFB — entgegen den Behauptungen der Kommission in ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens — ausreichende Maßnahmen getroffen habe, um die Wettbewerbsverzerrungen einzuschränken (bezüglich der Einzelheiten siehe Beschreibung in Teil 3 dieser Entscheidung, Randnummern 177 bis 187). Diese Argumente können folgendermaßen zusammengefasst werden:

— Verringerung der Kapazitäten bei den Waggons der IFB um 49 %;

— Marktanteil der IFB unter 5 %;

— langsameres Wachstum als der Markt (9,9 % bei IFB im Vergleich zu 12 % im Durchschnitt auf dem Markt);

— Wachstum vor allem aufgrund des Schüttgutverkehrs, in einem Untersegment des Marktes, auf dem die IFB bis 2002 kaum präsent war;

— die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrsmarktes ab 2007 werde den Wettbewerbsdruck weiter erhöhen.

(305) Die Kommission stellt fest, dass die fünf von der belgischen Regierung vorgebrachten Argumente überzeugend sind. Im Zusammenhang mit dem ersten Argument hat die belgische Regierung nach Ansicht der Kommission bewiesen, dass die IFB ihre Kapazitäten im Logistikbereich reduziert hat, indem die Anzahl der betriebenen Waggons um 49 % verringert wurde, wodurch die Wettbewerbsverzerrungen infolge der betreffenden Maßnahmen begrenzt werden können. Bezüglich des zweiten Arguments teilt die Kommission die Ansicht der belgischen Regierung, dass die Marktanteile der IFB auf dem Logistikmarkt im Sinne von Randnummer 36 der Leitlinien aus dem Jahr 1999 reduziert wurden. Zum dritten Argument vertritt die Kommission die Auffassung, dass die von Belgien vorgebrachten Erklärungen zur Differenzierung der Umsatzerhöhung der IFB zeigen, dass die IFB weniger rasch wuchs als ihre Konkurrenten und dass das größte Wachstum einen Teilbereich betraf, in dem IFB nur am Rande präsent ist. Im Zusammenhang mit dem vierten Argument meint die Kommission, dass auch wenn die Entscheidung, ihre Terminals für die Konkurrenten zu öffnen, wahrscheinlich auch aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen erfolgte, diese doch eine verstärkte Öffnung der Märkte, auf denen die IFB aktiv ist, zur Folge hat und somit die nachteiligen Auswirkungen der Beihilfe begrenzen kann. Im Zusammenhang mit dem fünften Argument erkennt die Kommission an, dass die Situation der IFB Ähnlichkeiten mit der Situation von SNCF Fret aufweist, zumal die IFB wie SNCF Fret in den Teilbereichen „Schienentransport“ und „kombinierter Verkehr“ tätig ist, die seit dem 1. Januar 2007 vollständig liberalisiert sind ([48]).

(306) Die Kommission zieht den Schluss, dass Belgien den Beweis erbracht hat, dass ausreichende Maßnahmen zur weitestgehenden Abmilderung der nachteiligen Auswirkungen der Beihilfe für die Konkurrenten im Logistiksektor getroffen wurden.

([48]) Diese vollständige, in der Richtlinie 91/440/EWG vorgesehene Öffnung der Märkte wurde durch ein königliches Dekret vom 13. Dezember 2005 umgesetzt.

c) ***Schlussfolgerung***

(307) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die belgischen Behörden nachgewiesen haben, dass ausreichende Maßnahmen getroffen wurden, um die nachteiligen Auswirkungen der Beihilfe für die Konkurrenten auf den beiden betroffenen Märkten nach Möglichkeit abzumildern.

4.2.2.3 Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß

(308) Bezüglich der Begrenzung der Beihilfe auf das nötige Mindestmaß legen die Leitlinien von 1999 Folgendes fest (Randnummern 40 und 41):

„(40) Höhe und Intensität der Beihilfe müssen sich auf das für die Umstrukturierung unbedingt notwendige Mindestmaß nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, seiner Aktionäre oder des Konzerns, dem es angehört, beschränken. Daher müssen die Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln, auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen, einen bedeutenden Beitrag zu dem Umstrukturierungsplan leisten. Um die wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen in Grenzen zu halten, sollte die Beihilfe nicht in einer Form oder in einem Umfang gewährt werden, die dem Unternehmen überschüssige Liquidität zuführt, die es zu einem aggressiven und marktverzerrenden Verhalten in von dem Umstrukturierungsprozess nicht berührten Tätigkeitsbereichen verwenden könnte. Daher prüft die Kommission das Niveau der Passiva der Unternehmen nach der Umstrukturierung, auch nach jeder Zurückstellung oder Reduzierung von Forderungen, vor allem wenn das Unternehmen nach einem im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Kollektivverfahren wegen Insolvenz weitergeführt wird. Die Beihilfe darf auch nicht zur Finanzierung von Neuinvestitionen verwendet werden, die für die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität nicht unbedingt notwendig sind.

(41) In jedem Fall muss der Kommission der Nachweis erbracht werden, dass die Beihilfe nur zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens dient und dem Beihilfeempfänger nicht die Möglichkeit gibt, während der Durchführung des Umstrukturierungsplans seine Produktionskapazitäten zu erweitern, außer wenn dies zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens notwendig ist und den Wettbewerb nicht verfälscht."

(309) Demnach ist zum einen zu prüfen, ob die Beihilfe auf ein Mindestmaß begrenzt ist und zum zweiten, ob die IFB einen entsprechenden Eigenbeitrag geleistet hat.

a) **Begrenzung der Beihilfe auf ein Mindestmaß**

(310) Um zu beweisen, dass sich die Beihilfe auf das unbedingt notwendige Mindestmaß beschränkt, erläutert die belgische Regierung, dass sich die Kapitalerhöhung darauf beschränke, das infolge der im Jahre 2001 und 2002 verzeichneten Verluste auf einen negativen Wert reduzierte Gesellschaftskapital der IFB soweit wiederherzustellen, dass das Unternehmen seine wirtschaftliche Lebensfähigkeit wiedererlangen könne. Wie in Teil 2 dieser Entscheidung dargelegt, solle der Solvabilitätskoeffzient der IFB, d. h. das Verhältnis Eigenkapital/Passiva, nach der Kapitalerhöhung 35,6 % betragen.

(311) In ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummer 268) stellte die Kommission fest, dass die Kapitalerhöhung um 20 Mio. EUR unter der Empfehlung des Beratungsunternehmens McKinsey im Umstrukturierungsplan lag; außerdem bemerkte sie (Randnummer 268), dass der für die IFB in Betracht gezogene Solvabilitätskoeffizient niedriger war als der anderer Terminalbetreiber und auch, obwohl in geringerem Ausmaß, als der von Unternehmen mit gemischten Tätigkeiten.

(312) Jedoch stellte sie fest, dass dieser Koeffizient über dem Durchschnittswert der in Transportunternehmen verzeichneten Sätze lag. In Anbetracht dessen zog sie den Schluss, dass die ihr vorliegenden Elemente nicht ausreichten, um endgültig zur Überzeugung zu gelangen, dass die Beihilfe auf das unbedingt notwendige Mindestmaß begrenzt war.

(313) Die Kommission vertritt die Ansicht, dass für die Feststellung, dass die Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt ist, zunächst überprüft werden muss, ob der Solvabilitätskoeffizient der IFB — bei Weiterführung ihrer Aktivitäten in Belgien — nicht den Durchschnittswert ihrer Konkurrenten übersteigt und Des Weiteren ob die Desinvestition der Beteiligungen der IFB in Frankreich zu den niedrigst möglichen Kosten erfolgte.

i) *Solvabilitätskoeffizient, der den Durchschnittswert der Konkurrenten nicht übersteigt*

(314) In ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens übermittelten die belgischen Behörden zusätzliche Informationen. Zunächst berechneten sie den Solvabilitätskoeffizienten von sechs Terminalbetreibern und von sechs Logistikunternehmen, die am ehesten mit IFB vergleichbar sind. Weiters berechneten sie den Durchschnitt durch Gewichtung der durchschnittlichen Werte der Terminal- und Logistikunternehmen anhand der relativen Bedeutung dieser beiden Bereiche bei der IFB. Daraus ergibt sich ein Solvabilitätskoeffizient von 35,6 %, der dem Solvabilitätskoeffizienten der IFB nach der geplanten Kapitalerhöhung entspricht.

(315) Darüber hinaus legten die belgischen Behörden dar, dass die beiden unmittelbaren Konkurrenten der IFB, nämlich die Gesellschaften Gosselin und Hupac, sehr ähnliche Solvabilitätskoeffizienten (38,9 % und 34,9 %) aufweisen.

(316) Angesichts dieser zusätzlichen, von den belgischen Behörden zur Verfügung gestellten Informationen und der Tatsache, dass die Kapitalerhöhung gegenüber dem ursprünglich empfohlenen Betrag von 120 Mio. EUR gemäß dem Plan von McKinsey vom Dezember 2003 auf 95,3 Mio. EUR verringert wurde, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Kapitalerhöhung auf das unbedingt notwendige Mindestmaß begrenzt ist.

ii) *Desinvestition der Beteiligungen in Frankreich zu möglichst geringen Kosten*

(317) In Hinblick auf die Desinvestition der Tochtergesellschaften der IFB in Frankreich überprüfte die Kommission des Weiteren, ob die IFB dabei immer die kostengünstigste Variante gewählt hat, um die Rückzugskosten und somit die Beihilfe auf ein Minimum zu beschränken.

a) ***Acimar***

(318) Die Desinvestition bei Acimar durch ein gerichtliches Sanierungsverfahren kostete 3,9 Mio. EUR (siehe Teil 2 dieser Entscheidung). Die Kommission stellt fest, dass die belgischen Behörden bewiesen haben, dass die Alternative, nämlich die Fortsetzung der Aktivitäten des Unternehmens, die Finanzierung des jährlichen Cash Drain bis Ende 2005 durch die IFB erfordert hätte, was zu einem Verlust in Höhe von insgesamt 10,8 Mio. EUR geführt hätte — ohne auch nur die geringste Gewissheit bezüglich der Einbringung der Forderungen in Höhe von 3,9 Mio. EUR, auf die im Rahmen des Sanierungsverfahrens verzichtet werden musste.

(319) Daher zieht die Kommission den Schluss, dass die IFB bei Acimar den kostengünstigsten Weg gewählt hat.

b) ***NFTI-ou***

(320) Bezüglich NFTI-ou, einem Unternehmen im Besitz der IFB und des Port Autonome de Dunkerque (Autonomer Hafen Dünkirchen), das Terminals im Hafen von Dünkirchen betrieb, zog die SNCB zwei Möglichkeiten in Betracht: die Fortführung der Aktivitäten und die Desinvestition durch Verkauf ihrer Beteiligung. Die Desinvestition verursachte Kosten in Höhe von 18,5 Mio. EUR (siehe eingehende Beschreibung in Teil 2 dieser Entscheidung).

(321) Bezüglich der Alternative, d. h. der Fortführung der Aktivitäten, legten die belgischen Behörden in ihrer Antwort dar, dass dieser Weg Verluste in Höhe von 36,2 Mio. EUR bedeutet hätte (siehe eingehende Beschreibung in Teil 3 dieser Entscheidung).

(322) Angesichts der Kosten dieser beiden Optionen ist die Kommission der Ansicht, dass IFB die günstigste Variante gewählt hat.

c) ***IFB France***

(323) Die Veräußerung von IFB France, später AGEP, an NFTI-ou kostete 0,9 Mio. EUR (siehe eingehende Beschreibung in Teil 2 dieser Entscheidung). In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, ob ein Konkurs von IFB France nicht kostengünstiger für die IFB gewesen wäre.

(324) So wie beim Verkaufsszenario wäre die IFB gezwungen gewesen, auf ihre Forderungen gegenüber IFB France in Höhe von 0,8 Mio. EUR zu verzichten. Die belgischen Behörden behaupten jedoch, dass ein Konkurs noch zusätzliche Kosten verursacht hätte: die IFB hätte den Verkaufspreis von 0,1 Mio. EUR nicht erzielen können, was zu einer Wertminderung ihrer Beteiligung geführt hätte; außerdem hätte die IFB gemäß den sozialrechtlichen Vorschriften in Frankreich insgesamt 0,8 Mio. EUR an die 14 Angestellten, die infolge des Konkurses ihren Arbeitsplatz verloren hätten, zahlen müssen.

(325) Nach Ansicht der Kommission haben die belgischen Behörden keinen Beweis für diesen eventuell erforderlichen Ausgleich der Passiva erbracht und sieht sich daher gezwungen, dieses Argument zurückzuweisen ([49]). Die Kommission schließt demnach, dass die Veräußerung von IFB France zumindest ebenso viel gekostet hätte wie die Fortführung des Unternehmens.

(326) Die Kommission kommt daher zum Schluss, dass die IFB eine der beiden kostengünstigeren Varianten gewählt hat.

d) ***Dry Port Dunkerque***

(327) Bezüglich Dry Port de Dunkerque wurde die Liquidation des Unternehmens mit vorherigem Verkauf eines Teils der Vermögenswerte, nämlich der 8,6%igen Beteiligung an NFTI-ou, beschlossen. Dies verursachte Kosten in Höhe von 7,9 Mio. EUR (siehe eingehende Beschreibung in Teil 2 dieser Entscheidung).

(328) Im Alternativszenario, d. h. im Fall der Fortsetzung der Aktivitäten, hätte die IFB den durch die Verluste der Gesellschaft verursachten jährlichen Cash Drain finanzieren müssen, was eine zusätzliche Belastung in Höhe von 2,6 Mio. EUR bedeutet hätte.

(329) Somit stellte die Liquidation die kostengünstigste Variante dar.

e) ***SSTD***

(330) Angesichts der strategischen Entscheidung, sich vom französischen Markt zurückzuziehen, stellte die Entscheidung, SSTD um 0,2 Mio. EUR zu verkaufen (siehe eingehende Beschreibung in Teil 2), die für IFB günstigste Option dar.

([49]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Spanien/Kommission, so genanntes Hytasa-Urteil (C-278/92, C-279/92 und C 208/92, Slg. 1999, S. I-4103, Randnummer 22, und Entscheidung der Kommission vom 22. Juli 1998 in der Sache SDBO.

f) ***Schlussfolgerung***

(331) Die Kommission gelangt zum Schluss, dass die Desinvestition der Beteiligungen der IFB in Frankreich auf die kostengünstigste Art und Weise erfolgte, und dass demnach der finanzielle Aufwand der SNCB zur Deckung dieser für die Lebensfähigkeit des verbleibenden Teils der IFB notwendigen Desinvestition möglichst niedrig gehalten wurde.

b) **Eigenbeitrag der Beihilfeempfängerin**

(332) In Randnummer 40 der Leitlinien von 1999 ist Folgendes festgelegt:

„Daher müssen die Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln, auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen, einen bedeutenden Beitrag zu dem Umstrukturierungsplan leisten."

(333) Im Schreiben über die Einleitung des Verfahrens (Randnummer 270) hielt die Kommission fest, dass die IFB, dem Umstrukturierungsplan nach zu schließen, keinen bedeutenden Beitrag zu ihrer Umstrukturierung leistete und dass die Kommission demnach Zweifel daran hegte, ob die IFB ausreichend zu ihrer Umstrukturierung beitrug.

(334) Die belgischen Behörden erklärten in ihrer Antwort auf das Schreiben über die Einleitung des Verfahrens ausführlich, worin ihrer Ansicht nach der Eigenbeitrag der IFB zu ihrer Umstrukturierung bestand (siehe Beschreibung in Teil 3 dieser Entscheidung, Randnummern 194 bis 201).

(335) Die Kommission würdigt die Erklärungen der belgischen Behörden folgendermaßen:

i) *Umstrukturierungskosten*

(336) Die Kommission ermittelt zunächst die Gesamtkosten der Umstrukturierung ohne Produktivitätssteigerungen und Verringerung des Bedarfs an Umlaufvermögen.

Umstrukturierungskosten netto	
Nettobetriebsverlust	2,749
Außerordentliche Aufwendungen	0,032
Anstieg des Bedarfs an Umlaufvermögen	12,998
Ersatzinvestitionen in Sachanlagen	6,611
Investitionen in Finanzanlagen	1,882
Zinsenzahlungen an andere Unternehmen als die SNCB	2,351
Rückzahlung der Bankverbindlichkeiten	16,599
Teilweise Rückzahlung der Verbindlichkeiten und Zinsen an die SNCB	81,7
Steuerschulden	0,077
Insgesamt	125,56

(337) Diesbezüglich hält es die Kommission im Einklang mit ihrer Entscheidungspraxis ([50]) insbesondere aus folgenden Gründen für gerechtfertigt, eher von den in der obigen Tabelle angegebenen Kosten auszugehen als von den Kosten, die von den belgischen Behörden vorgelegt wurden (siehe Tabelle in Randnummer 184):

— Betriebsverlust („Cash Drain"). Die belgischen Behörden hatten in den Umstrukturierungskosten einen „Bruttobetriebsverlust" von 27,916 Mio. EUR angegeben. Die Kommission vertritt im Einklang mit ihrer Entscheidungspraxis ([51]) die Ansicht, dass nur der *Netto*betriebsverlust in die Umstrukturierungskosten aufzunehmen ist. Diese Kosten erhält man durch Abzug der in der Umstrukturierungsphase erzielten Produktivitätssteigerungen (25,167 Mio. EUR) vom Bruttobetriebsverlust in diesem Zeitraum (27,916 Mio. EUR). Demzufolge beträgt der Nettobetriebsverlust 2,749 Mio. EUR.

— Schwankungen des Bedarfs an Umlaufvermögen. Die belgischen Behörden erwähnen im Zusammenhang mit den „Kosten" und dem „Eigenbeitrag" den schwankenden Bedarf an Umlaufvermögen ([52]). Gemäß der Entscheidungspraxis der Kommission ([53]) ist für die Umstrukturierungskosten nur die Nettoerhöhung des Bedarfs an Umlaufvermögen zu berücksichtigen, welche 12,998 Mio. EUR beträgt ([54]).

— Gruppeninterne Transfers. Die belgischen Behörden schließen bei den „Investitionen in Finanzanlagen" gruppeninterne Transfers in Verbindung mit der Zusammenführung der belgischen Beteiligungen der Unternehmensgruppe in die Umstrukturierungskosten ein. Diese Transfers betrafen: die Anteile von RKE (einem belgischen Unternehmen, das in Randnummer 47 von Teil 2 des Schreibens über die Einleitung des Verfahrens näher beschrieben wird) im Eigentum von Haeger & Schmidt International (einer 100%igen Tochter der IFB in Deutschland, genauer beschrieben in Randnummer 47 von Teil 2 des Schreibens über die Einleitung des Verfahrens), die an IFB übertragen wurden, die diese nun direkt

([50]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 5. Dezember 2005, ABX Logistics, Sache C 53/03, Randnummer 247.

([51]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 5. Dezember 2005, ABX Logistics, Sache C 53/03, Randnummer 247.

([52]) Die Schwankungen nach oben erklären sich durch die Notwendigkeit, die laufenden Arbeiten zu finanzieren, die Differenz zwischen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen auszugleichen sowie am Anfang der Umstrukturierungsphase über ausreichend liquide Mittel zu verfügen. Die Schwankungen nach unten ergaben sich in der Mitte und am Ende der Umstrukturierungsphase: So hat die IFB in den Jahren 2004 und 2005 aufgrund des gesunkenen Bedarfs an Umlaufvermögen ca. 2,7 Mio. EUR freigesetzt. Dies war dank der Einbringung eines Betrags in Höhe von 0,9 Mio. EUR an Umlaufvermögen von OCHZ zum Zeitpunkt des Verkaufs der 50%igen Beteiligung an dieser Gesellschaft sowie infolge einer Verringerung des den Kunden ab 2004 für 2003 gewährten Zahlungsaufschubs in Verbindung mit einer unveränderten Strategie für die Bezahlung der Lieferanten möglich.

([53]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 5. Dezember 2005, ABX Logistics, Sache C 53/03, Randnummer 247.

([54]) Diese Zahl ist das Ergebnis folgender Berechnung: 7,685 Mio. EUR (Erhöhung in Belgien) + 8,000 Mio. EUR (Erhöhung in Frankreich) — 2,687 Mio. EUR (Abnahme), siehe Tabelle in Teil 3, Randnummer 184.

und nicht mehr indirekt über Haeger & Schmidt International besitzt. Die Kosten dieser Transaktion betrugen 1,6 Mio. EUR, wovon 0,6 Mio. EUR in bar bezahlt und der Restbetrag durch einen Forderungsnachlass (Kontokorrent) in Höhe von 1 Mio. EUR der IFB gegenüber Haeger & Schmidt International beglichen wurde.

Die Kommission ist der Ansicht, dass diese Transaktion, die einen Transfer innerhalb der IFB-Gruppe darstellt, nicht zu den Umstrukturierungskosten gerechnet werden kann, da sie innerhalb der Gruppe finanziell neutral ist. In Wirklichkeit steht den Kosten in Höhe von 0,6 Mio. EUR bei der IFB ein um 0,6 Mio. EUR verbessertes Ergebnis bei Haeger & Schmidt International gegenüber, das im konsolidierten Jahresabschluss der Gruppe als Gewinnsteigerung verbucht wird.

ii) *Finanzierung durch die SNCB und Eigenbeitrag der IFB*

(338) Die SNCB trägt 95,3 Mio. EUR der Kosten für die Umstrukturierung. Wie in den Randnummern 199 bis 237 dargelegt, ist diese Finanzierung dem belgischen Staat zuzurechnen. Sie soll durch Umwandlung des Darlehens, der Forderungen, für die ein Zahlungsaufschub gewährt wurde, sowie der dafür angelaufenen Zinsen in Kapital erfolgen.

(339) Im Gegensatz zu den Bestimmungen von Randnummer 43 der Leitlinien aus dem Jahr 2004 schließen die Leitlinien von 1999 zukünftige Gewinne als Eigenbeitrag des Unternehmens nicht aus. Nach Ansicht der Kommission können im Rahmen der Leitlinien von 1999 zukünftige Gewinne einen Eigenbeitrag darstellen, wenn diese bereits zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Umstrukturierungsplans vorhersehbar waren.

(340) Die IFB würde zu ihrer eigenen Umstrukturierung zunächst ihre für die Jahre 2004, 2005 und 2006 vorgesehenen Gewinne, die insgesamt 10,5 Mio. EUR ausmachen sollten, beitragen. Wie bereits dargelegt, basierte die Prognose dieser Gewinne auf Fakten, die der IFB zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Umstrukturierungsplans bekannt waren, wie der Abschluss wichtiger neuer Verträge, eine Senkung der Lohnkosten infolge eines Personalabbaus und im Umstrukturierungsplan aufgeführte Synergien. Daraus schließt die Kommission, dass diese zukünftigen Gewinne zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Umstrukturierungsplans vorhersehbar waren.

(341) Weiters würde die IFB die finanziellen Erträge aus den auf ihren Bankkonten anfallenden Zinsen in Höhe von insgesamt 1,4 Mio. EUR beitragen. Wie in Randnummer 187 beschrieben, waren diese Erträge zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Umstrukturierungsplans absehbar.

(342) Mit dem Verkauf von Sachanlagen an private Unternehmen würde die IFB einen Beitrag in Höhe von 4,771 Mio. EUR leisten. Abgesehen vom Verkauf verschiedener Vermögenswerte von relativ geringem Umfang in Höhe von insgesamt 0,271 Mio. EUR bestand dieser Teil des Beitrags hauptsächlich aus der Desinvestition der am Terminal OCHZ eingesetzten Anlagen im Jahr 2004. Die Miteigentumsrechte (50 %) an diesen von OCHZ verwendeten Anlagen wurden zu einem Preis von 4,5 Mio. EUR veräußert.

(343) Durch den Verkauf von Finanzanlagen, d. h. durch den Verkauf von Minderheitsbeteiligungen an Privatunternehmen, würde die IFB 9,287 Mio. EUR lukrieren. Diese Erträge wurden durch die Desinvestition von

— Autocare Europe und IFB France im Jahr 2003,

— GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA und Brussels Terminal Intermodal SA im Jahr 2004 und von

— CNC Ferry Boats Intermodal im Jahr 2005

erzielt.

Wie in Randnummer 187 beschrieben, waren diese zukünftigen Erträge zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Umstrukturierungsplans absehbar.

(344) Die Kommission stellt fest, dass die belgischen Behörden bewiesen haben, dass die IFB durch die oben beschriebenen Veräußerungen an private Unternehmen ihre Aktivitäten auf das Kerngeschäft reduziert hat.

(345) Dank der bei privaten Kreditinstituten aufgenommen Darlehen konnte die IFB 2003 und 2006 3,3 Mio. EUR aufbringen. Diese Darlehen wurden unter den Randnummern 75 bis 79 des Beschlusses über die Einleitung des Verfahrens eingehend beschrieben. Sie wurden zu Marktbedingungen und ohne Sicherheitsleistung durch die SNCB oder den belgischen Staat bei diesen Banken aufgenommen.

(346) Schließlich leistet die IFB einen Beitrag in Höhe von 1,105 Mio. EUR aus außerordentlichen Erträgen, die aus Gewinnen aus dem Verkauf von Sachanlagen stammen (grundsätzlich EAOS-Waggons und Rollmaterial von Terminals).

(347) Die Kommission gelangt zum Schluss, dass der Eigenbeitrag der IFB an den Umstrukturierungskosten 24,927 Mio. EUR beträgt. In der folgenden Tabelle sind alle Beiträge der IFB angegeben:

Gewinne 2004 bis 2006	10,429
Finanzielle Erträge	1,368
Verkauf von Sachanlagen	4,771
Verkauf von Finanzanlagen	9,287
Bei Privatbanken aufgenommene Darlehen	3,300
Außerordentliche Erträge	1,105
Summe	30,26

Schlussfolgerung zum Eigenbeitrag

(348) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass von den Gesamtkosten der Umstrukturierung von IFB, die 125,56 Mio. EUR betragen, 95,3 Mio. EUR, d. h. 76 %, von der SNCB finanziert werden. Diese Finanzierung ist dem belgischen Staat zuzurechnen. 30,26 Mio. EUR, d. h. 24 % dieser Kosten, werden von der IFB selbst getragen.

(349) Die Kommission hält im vorliegenden Fall fest, dass die Leitlinien von 1999 keine Mindesthöhe für den Eigenbeitrag, sondern nur einen bedeutenden Eigenbeitrag verlangen. Nachdem jedoch die neuen Leitlinien von 2004, die in diesem Fall nicht anzuwenden sind, einen Eigenbeitrag von mindestens 50 % verlangen, hält es die Kommission für sinnvoll, auf die besonderen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Umstrukturierung (von der 250 Arbeitsplätze in Belgien direkt abhängen), auf das Ausmaß der Verringerung der Kapazitäten (Verringerung der Eisenbahnwaggons um 49 %, Veräußerung mehrerer Terminals) sowie auf die Bedeutung des Marktes für den kombinierten Verkehr, auf dem die IFB hauptsächlich aktiv ist, in der Verkehrspolitik der Europäischen Union hinzuweisen.

(350) Die Kommission zieht den Schluss, dass unter diesen Umständen eine Beteiligung von 24 %, auch in Anbetracht der Größe des Unternehmens IFB und seiner überaus schlechten finanziellen Lage vor der Umstrukturierung, eine bedeutende Beteiligung darstellt.

4.2.2.4 Jährlicher Bericht und das Prinzip „one time, last time“

(351) Die Leitlinien von 1999 legen in den Randnummern 45 und 48 Folgendes fest:

„(45) Die Kommission muss sich von der ordnungsgemäßen Durchführung des Umstrukturierungsplans anhand regelmäßiger ausführlicher Berichte überzeugen können, die ihr von dem betreffenden Mitgliedstaat übermittelt werden.

(48) Um jede missbräuchliche Förderung zu vermeiden, dürfen Umstrukturierungsbeihilfen nur einmal gewährt werden. Wird die Kommission mit einer geplanten Umstrukturierungsbeihilfe befasst, muss der Mitgliedstaat angeben, ob das Unternehmen bereits in der Vergangenheit, auch vor Inkrafttreten der vorliegenden Leitlinien, eine staatliche Umstrukturierungsbeihilfe einschließlich nicht notifizierter Beihilfen erhalten hat. Ist dies der Fall und ist die Umstrukturierungsphase seit weniger als zehn Jahren abgeschlossen oder die Durchführung des Plans seit weniger als zehn Jahren eingestellt worden, genehmigt die Kommission in der Regel die Gewährung einer weiteren Umstrukturierungsbeihilfe nur unter außergewöhnlichen und unvorhersehbaren Umständen, die das Unternehmen nicht zu vertreten hat. Unter unvorhersehbaren Umständen ist ein Ereignis zu verstehen, das zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Umstrukturierungsplans in keiner Weise vorhergesehen werden konnte.“

(352) Wie bereits im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummer 271) festgestellt, hat die belgische Regierung akzeptiert, der Kommission einen jährlichen Bericht zu übermitteln, anhand dessen die Kommission beurteilen kann, ob der Umstrukturierungsplan gemäß den von den belgischen Behörden eingegangenen Verpflichtungen umgesetzt wird.

(353) Wie ebenfalls im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens (Randnummer 271) festgestellt, wurde das Kriterium „one time, last time“ erfüllt.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

(354) Die Kommission stellt fest, dass Belgien einen Teil der in Rede stehenden Maßnahmen unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag gewährt hat. Die Prüfung der Maßnahmen hat jedoch gezeigt, dass diese zu einem Teil keine Beihilfe darstellen und ansonsten mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Finanzierung der Umstrukturierung der Aktivitäten der InterFerryBoats SA in Belgien und die Finanzierung der Desinvestition bei den Aktivitäten von InterFerryBoats SA in Frankreich in Höhe von 95,3 Mio. EUR durch die Société nationale des chemins de fer belges, die dem belgischen Staat zuzurechnen sind und von diesem durchgeführt wurden, stellen eine staatliche Umstrukturierungbeihilfe dar, die mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an das Königreich Belgien gerichtet.

Brüssel, den 24. April 2007

Für die Kommission

Jacques BARROT

Vizepräsident