II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Απριλίου 2007

που εφάρμοσε το Βέλγιο υπέρ της InterFerryBoats [C 46/05 (ex NN 9/04 και ex N 55/05)]

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2007) 1180]

(Τα κείμενα στη γαλλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/608/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Υποθέσεις NN 9/04 και N 55/05

(1) Με επιστολή της 12ης Αυγούστου 2003, που πρωτοκολλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 20 Αυγούστου 2003 [TREN/A(03)27718], οι βελγικές αρχές κοινοποίησαν μέτρα διάσωσης και αναδιάρθρωσης, που έλαβε η Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) υπέρ της θυγατρικής της Inter Ferry Boats (IFB) με σύμβαση πλαίσιο που συνάφθηκε στις 7 Απριλίου 2003, δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(2) Στις 13 Οκτωβρίου 2003 [D(03)17546], η Επιτροπή κάλεσε τις βελγικές αρχές να παράσχουν στην Επιτροπή πρόσθετες πληροφορίες. Στις 12 Δεκεμβρίου 2003 πραγματοποιήθηκε για το θέμα αυτό διμερής συνάντηση με τις βελγικές αρχές. Κατά την εν λόγω συνάντηση, παραδόθηκε στην Επιτροπή το σχέδιο για την αναδιάρθρωση της IFB.

(3) Οι βελγικές αρχές απάντησαν στην Επιτροπή με επιστολή της 7ης Ιανουαρίου 2004, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 13 Ιανουαρίου 2004 [TREN/A(04)10708]. Από την επιστολή αυτή συναγόταν ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα είχαν εφαρμοστεί. Κατά συνέπεια, η υπόθεση καταχωρίστηκε με αριθμό NN 9/2004. Στις 30 Απριλίου 2004 πραγματοποιήθηκε μια δεύτερη συνάντηση. Κατά την εν λόγω συνάντηση η Επιτροπή ζήτησε ορισμένα συμπληρωματικά έγγραφα, τα οποία οι βελγικές αρχές απέστειλαν με επιστολή της 15ης Ιουνίου 2004, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 21 Ιουνίου 2004 [TREN/A(04)23691].

(4) Με επιστολή της 26ης Ιανουαρίου 2005 [D(05)100339], η Επιτροπή κάλεσε τις βελγικές αρχές να παράσχουν ορισμένες πρόσθετες πληροφορίες, οι οποίες διαβιβάστηκαν με επιστολή της 25ης Μαρτίου 2005, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 30 Μαρτίου 2005 [TREN/A(05)7712].

(5) Με επιστολή της 28ης Ιανουαρίου 2005 [SG(2005)A1133], οι βελγικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή για την πρόθεση της SNCB να προχωρήσει σε συμπληρωματική αύξηση κεφαλαίου της IFB, η οποία δεν προβλεπόταν στις συμφωνίες που κοινοποιήθηκαν στις 12 Αυγούστου 2003. Η Επιτροπή καταχώρησε την εν λόγω υπόθεση ως κοινοποίηση με αριθμό N 55/05.

(6) Με επιστολή της 29ης Μαρτίου 2005 [D(05)106199], η Επιτροπή κάλεσε τις βελγικές αρχές να παράσχουν πρόσθετες πληροφορίες, οι οποίες διαβιβάστηκαν με επιστολή της 28ης Απριλίου 2005, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 3 Μαΐου 2005 [SG(2005)A(05)4155].

(7) Με επιστολή της 31ης Μαΐου 2005 [D(05)111096], η Επιτροπή κάλεσε τις βελγικές αρχές να παράσχουν πρόσθετες πληροφορίες, οι οποίες διαβιβάστηκαν με επιστολή της 30ής Ιουνίου 2005, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή την 1η Ιουλίου 2005 [TREN/A(05)16598].

(8) Στις 16 Σεπτεμβρίου 2005, πραγματοποιήθηκε συνάντηση εργασίας μεταξύ της Επιτροπής και των βελγικών αρχών. Στη συνάντηση αυτή, η Επιτροπή ζήτησε από τις βελγικές αρχές να της παράσχουν πρόσθετες πληροφορίες, οι οποίες διαβιβάστηκαν με επιστολή της 21ης Οκτωβρίου 2005, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 24 Οκτωβρίου 2005 [TREN/A(05)27067].

1.2. **Υπόθεση C 46/05**

(9) Με επιστολή της 7ης Δεκεμβρίου 2005, η Επιτροπή ενημέρωσε το Βέλγιο για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης για τα υπό εξέταση μέτρα.

(10) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([1]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το υπό εξέταση μέτρο. Η Επιτροπή δεν έλαβε σχετικές παρατηρήσεις από τρίτους.

(11) Το Βέλγιο αντέδρασε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας με επιστολή της 14ης Φεβρουαρίου 2006, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 15 Φεβρουαρίου 2006 με αριθμό TREN/A/13934. Με την ίδια αυτή επιστολή, το Βέλγιο απέσυρε την κοινοποίηση της 28ης Ιανουαρίου 2005.

(12) Την 1η Ιουνίου 2006 και την 25η Ιουλίου 2006, πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις εργασίας μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των βελγικών αρχών. Οι βελγικές αρχές, με επιστολή της 29ης Ιουνίου 2006, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή αυθημερόν με αριθμό TREN/A/25806, με επιστολή της 20ής Σεπτεμβρίου 2006, που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν με αριθμό TREN/A/32665, και με επιστολές της 16ης και της 21ης Νοεμβρίου 2006, που πρωτοκολλήθηκαν με αριθμούς TREN/A/37638 και TREN/A/37981 αντίστοιχα, διαβίβασαν πρόσθετες πληροφορίες στην Επιτροπή.

([1]) ΕΕ C 159 της 8.7.2006, σ. 2.

(13) Με επιστολή της 30ής Νοεμβρίου 2006, που ελήφθη από την Επιτροπή στις 5 Δεκεμβρίου 2006 και πρωτοκολλήθηκε με αριθμό TREN/A/39219, οι βελγικές αρχές διαβίβασαν επιστολή του κ. Karel Vinck σχετικά με τον παρόντα φάκελο. Οι βελγικές αρχές απέστειλαν την επιστολή αυτή για να υποστηρίξουν τη θέση τους σύμφωνα με την οποία οι αποφάσεις της SNCB όσον αφορά την παρούσα υπόθεση δεν έπρεπε να καταλογιστούν στο βελγικό κράτος αλλά αποκλειστικά στην SNCB.

(14) Με επιστολή της 5ης Φεβρουαρίου 2007 [D(07)302095], η Επιτροπή κάλεσε τις βελγικές αρχές να της παράσχουν πρόσθετες πληροφορίες. Το Βέλγιο διαβίβασε αυτές τις πληροφορίες με επιστολή της 6ης Φεβρουαρίου 2007, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 7 Φεβρουαρίου 2007 [A(07)24246], με επιστολή της 8ης Φεβρουαρίου 2007, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 9 Φεβρουαρίου 2007 [A(07)23613], με επιστολή της 13ης Φεβρουαρίου 2007, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 15 Φεβρουαρίου 2007 [A(07)24201], και με επιστολή της 15ης Φεβρουαρίου 2007, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 16 Φεβρουαρίου 2007 [A(07)24362].

(15) Με επιστολή της 15ης Μαρτίου 2007 [D(07)306248], και κατά τη διάρκεια συνάντησης εργασίας που πραγματοποιήθηκε στις 16 Μαρτίου 2007, η Επιτροπή κάλεσε τις βελγικές αρχές να της παράσχουν πρόσθετες πληροφορίες. Το Βέλγιο διαβίβασε τις πληροφορίες αυτές με επιστολή της 30ής Μαρτίου 2007, που πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή αυθημερόν [A(07)28411].

2. **ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

2.1. **Τα μέρη της σύμβασης πλαισίου για τη διάσωση και αναδιάρθρωση της IFB**

2.1.1. *IFB*

2.1.1.1. Περιγραφή της εταιρίας

(16) Η IFB είναι ανώνυμη εταιρία βελγικού δικαίου. Η SNCB κατέχει το 89,03 % του μετοχικού κεφαλαίου. Οι άλλοι μέτοχοι είναι η CNC Transports, θυγατρική κατά 93,8 % της SNCF (7,41 %), η ICF (2,08 %) και η EWS (English Welsh and Scottish Railway - 1,22 %).

(17) Η IFB συστήθηκε την 1η Απριλίου 1998 με τη συγχώνευση των τριών εταιριών Ferry Boats SA, Interferry SA και του «σιδηροδρομικού» κλάδου της Edmond Depaire Ltd. Όπως απέδειξε το Βέλγιο με την υποβολή αποσπάσματος του μητρώου εταιριών, η συγχώνευση αυτή πραγματοποιήθηκε με απορρόφηση της Interferry SA από την Ferry Boats SA και εισφορά στη συνέχεια του σιδηροδρομικού κλάδου της Edmond Depaire SA στην εκ συγχωνεύσεως οντότητα. Η IFB αποτελεί λοιπόν συνέχεια της νομικής προσωπικότητας της Ferry Boats, που ιδρύθηκε το 1923.

(18) Η IFB δραστηριοποιείται σε δύο κυρίως τομείς, στην εφοδιαστική (logistics) σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών («IFB Logistics») και στην εκμετάλλευση ηπειρωτικών τερματικών σταθμών για συνδυασμένες μεταφορές («IFB Terminals»). Οι δραστηριότητες της επιχείρησης περιγράφονται λεπτομερώς στην επιστολή κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας, σημεία 16 έως 29.

(19) Στις δραστηριότητες αυτές πρέπει να προστεθούν επίσης οι θυγατρικές και οι συμμετοχές τις οποίες διατηρεί ή διατηρούσε στο Βέλγιο και στο εξωτερικό η IFB σε εταιρίες που εκμεταλλεύονται θαλάσσιους και ηπειρωτικούς τερματικούς σταθμούς καθώς και σε εταιρίες μεταφορών. Οι εν λόγω θυγατρικές και συμμετοχές περιγράφονται λεπτομερώς στα σημεία 30 και επόμενα της επιστολής κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας (στο εξής «επιστολή κίνησης διαδικασίας»). Το Βέλγιο ενημέρωσε την Επιτροπή ότι ορισμένα αντικειμενικά στοιχεία που περιέχονταν στην επιστολή κίνησης διαδικασίας δεν ήταν απολύτως ορθά ή είχαν στο μεταξύ μεταβληθεί. Οι μεταβολές που επήλθαν μετά την επιστολή κίνησης διαδικασίας περιγράφονται στα σημεία που ακολουθούν. Όσον αφορά τα υπόλοιπα, ισχύουν τα αναφερόμενα στην απόφαση κίνησης διαδικασίας (σημεία 30 έως 49).

(20) Συμμετοχές της IFB στους τερματικούς σταθμούς του Βελγίου. Η IFB αποσύρθηκε από τον τερματικό σταθμό του Zeebrugge. Στο σημείο 39 της επιστολής κίνησης διαδικασίας, αναφέρεται ότι η IFB πούλησε τα μερίδιά της στην ομάδα συμφερόντων OCHZ. Στην πραγματικότητα, η IFB πούλησε τα δικαιώματά της στη Hesse-Noord Natie, με την οποία εκμεταλλευόταν από κοινού τον εν λόγω τερματικό σταθμό.

(21) Στο σημείο 41 της επιστολής κίνησης διαδικασίας, αναφέρεται ότι η IFB κατέχει το 16,76 % της εταιρίας Dry Port Mouscron-Lille. Το Βέλγιο ενημέρωσε την Επιτροπή ότι έπειτα από αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Dry Port Mouscron-Lille στις 29 Ιουνίου 2006, στην οποία δεν συμμετείχε η IFB, και με την είσοδο στο κεφάλαιό της ενός ιδιώτη επενδυτή, της DELCATRANS, η συμμετοχή της IFB μειώθηκε στο 11,07 %

(22) Συμμετοχή της IFB στους τερματικούς σταθμούς της Γαλλίας. Η IFB πούλησε το φθινόπωρο του 2006 την εκ 30 % συμμετοχή της στην εταιρία Nord France Terminal International OU (εφεξής NFTI-ou) στην εταιρία CMA-CGM. Μετά την εν λόγω συναλλαγή, η IFB κατέχει στη Γαλλία ένα ποσοστό 2 % μόνο στην εταιρία CNC transports, που έχει μετονομαστεί έκτοτε σε Naviland Cargo.

2.1.1.2. Αγορές και μερίδια αγορών της IFB

(23) Η Επιτροπή αναφέρει στην απόφαση κίνησης διαδικασίας (σημεία 50 έως 54) ότι στην περίπτωση των δραστηριοτήτων της IFB Logistique, θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ δύο διαφορετικών αγορών, των δραστηριοτήτων αποστολής και των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής. Οι αγορές αυτές ορίστηκαν ως εθνικές αγορές και το μερίδιο αγοράς της IFB Logistics υπολογίστηκε ότι ήταν μεταξύ 2 % και 5 %.

(24) Όσον αφορά την αγορά των τερματικών σταθμών, η απόφαση κίνησης διαδικασίας (σημεία 55 έως 59) κάνει διάκριση μεταξύ των ηπειρωτικών και των θαλάσσιων τερματικών σταθμών. Στο μεταξύ, η IFB απέσυρε κάθε συμμετοχή της στους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς. Στη διάκριση αυτή της απόφασης κίνησης διαδικασίας δεν έφεραν αντίρρηση ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη, ούτε το Βέλγιο.

(25) Η αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών συνδέεται με τις δύο αυτές αγορές. Από το 2003, η αγορά αυτή έχει ανοίξει στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές από και προς το Βέλγιο, όπως προβλέπεται στην οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων [2]. Το άνοιγμα αυτό στις διεθνείς μεταφορές συμπληρώθηκε με το άνοιγμα της εθνικής αγοράς μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 2007, που προβλέπεται από την οδηγία 91/440/ΕΟΚ, και που εφαρμόστηκε στο Βέλγιο με βασιλικό διάταγμα της 13ης Δεκεμβρίου 2005.

2.1.2. *Η SNCB*

(26) Η SNCB δημιουργήθηκε με το βελγικό νόμο της 23ης Ιουλίου 1926, που προέβλεπε την ίδρυση της Société Nationale des Chemins de Fer Belges [3]. Από τις 14 Οκτωβρίου 1992 [4] είναι αυτόνομη δημόσια επιχείρηση και ανώνυμη εταιρία δημόσιου δικαίου [5].

(27) Την 1η Ιανουαρίου 2005, το βελγικό κράτος προχώρησε σε δομική αναδιάρθρωση της SNCB, η οποία τώρα αποτελείται από τρεις ξεχωριστές εταιρίες, συγκεκριμένα :

— την SNCB Holding, εταιρία συμμετοχών που κατέχει το 100 % των δύο άλλων εταιριών, οι οποίες είναι:

— η Infrabel, φορέας διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, και

— η νέα SNCB, επιχείρηση επιφορτισμένη με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το βελγικό κράτος κατέχει το 100 % των εταιρικών μεριδίων της SNCB Holding.

(28) Τα διοικητικά όργανα της SNCB είναι το διοικητικό συμβούλιο (ΔΣ), η διευθύνουσα επιτροπή και ο εντεταλμένος σύμβουλος. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από 10 μέλη, περιλαμβανομένου του εντεταλμένου συμβούλου. Τα μέλη του ΔΣ διορίζονται από τον Βασιλιά, με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου.

[2] ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.
[3] Moniteur Belge της 24ης Ιουλίου 1926.
[4] Ημερομηνία έναρξης ισχύος του βασιλικού διατάγματος της 30ής Σεπτεμβρίου 1992 για την έγκριση της πρώτης σύμβασης διαχείρισης της Société nationale des chemins de fer belges και τη λήψη μέτρων σχετικά με την εν λόγω εταιρία, Moniteur Belge της 14ης Οκτωβρίου 1992.
[5] Όπως ορίζονται στο νόμο της 21ης Μαρτίου 1991 για τη μεταρρύθμιση ορισμένων δημόσιων επιχειρήσεων οικονομικού χαρακτήρα, Moniteur belge της 27ης Μαρτίου 1991.

(29) Η βελγική κυβέρνηση εκπροσωπείται στο ΔΣ από τον κυβερνητικό επίτροπο. Ο κυβερνητικός επίτροπος μπορεί να προσφύγει στις βελγικές αρχές για την ακύρωση απόφασης του ΔΣ που αφορά θέματα μη σχετικά με την εκπλήρωση της αποστολής της SNCB για παροχή υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα εφόσον η εν λόγω απόφαση «*δρα […] επιζήμια στο έργο της παροχής δημόσιων υπηρεσιών*» (άρθρο 23 παράγραφος 2 του νόμου).

2.2. **Οι οικονομικές δυσκολίες που αντιμετώπισε η IFB το 2001 και το 2002**

(30) Κατ' αρχήν, πρέπει να αναλυθούν τα αίτια της εμφάνισης των οικονομικών δυσκολιών και στη συνέχεια να περιγραφεί η αντίδραση των διοικούντων την IFB και την SNCB.

2.2.1. *Οι οικονομικές δυσκολίες*

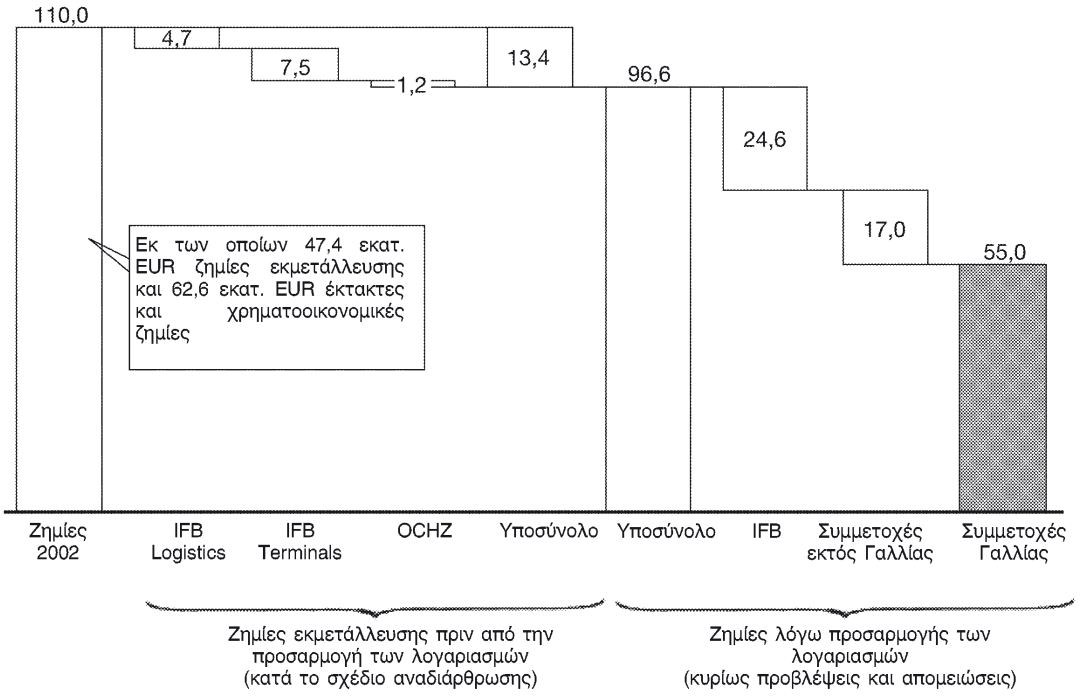
(31) Η κύρια αιτία των δυσκολιών της IFB είναι αποτέλεσμα των οικονομικών δυσκολιών από τις συμμετοχές της στη Γαλλία, που βρίσκονταν όλες στο λιμάνι της Δουνκέρκης, το 2001 και το 2002. Οι οικονομικές δυσκολίες αφορούσαν επίσης και τις δραστηριότητες της «IFB Logistics» και της «IFB Terminals», οι οποίες το 2002 εμφάνισαν ζημίες.

(32) Όπως φαίνεται στο σχήμα 1, το συνολικό ύψος των ζημιών της IFB κατά την οικονομική χρήση του 2002 ανήλθε στα 110 εκατ. EUR. Τα 12,2 εκατ. EUR αφορούσαν ζημίες εκμετάλλευσης πριν από την προσαρμογή των λογαριασμών στο επίπεδο της IFB Logistics (4,7 εκατ. EUR) και της IFB Terminals (7,5 εκατ. EUR). Στο ποσό αυτό προστίθεται ένα ποσό από ζημίες εκμετάλλευσης ύψους 1,2 εκατ. EUR λόγω της συμμετοχής στην OCHZ. Οι ζημίες αυτές, συνολικού ύψους 13,4 εκατ. EUR, αντιπροσώπευαν το 12 % των συνολικών ζημιών. Οι υπόλοιπες ζημίες του 2002, ήτοι 96,6 εκατ. EUR, προέρχονταν από μειώσεις αξίας και προβλέψεις που ήταν αναγκαίες στο πλαίσιο της προσαρμογής των λογαριασμών λόγω των προβλημάτων που αντιμετώπιζε η εταιρία στη Γαλλία και το Βέλγιο. Το 75 % των μειώσεων αξίας και των προβλέψεων προέρχονται από συμμετοχές της IFB. Το 76 % του παραπάνω ποσοστού αφορά συμμετοχές στη Γαλλία.

Σχήμα 1

Ανάλυση ζημιών 2002

(Εκατ. EUR)



Πηγή: Σχέδιο αναδιάρθρωσης IFB, 24/03/2003. IFB Controlling

2.2.2. *Αντίδραση των διοικήσεων της IFB και της SNCB*

(33) Από τα τέλη του 2000, η IFB άρχισε να μην εξοφλεί τα τιμολόγια που της έστελνε η SNCB για παροχές σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Το 2001 και κυρίως το 2002, η IFB συνέχισε αυτή την πρακτική, την οποία ανεχόταν η SNCB. Έτσι, στα τέλη Ιανουαρίου 2003, η συνολική αξία των απλήρωτων τιμολογίων της SNCB από την IFB ανερχόταν στο ποσό των 63 εκατ. EUR. Η μη εξόφληση των εν λόγω τιμολογίων εξηγεί γιατί η IFB κατόρθωσε να επιζήσει παρά τις σοβαρές οικονομικές δυσκολίες.

(34) Στις 21 Μαΐου 2002, το ΔΣ της IFB διαπίστωσε ότι λόγω των ζημιών που είχαν συσσωρευθεί από τα τέλη του 2000, τα ίδια κεφάλαια είχαν μειωθεί σε επίπεδα κάτω από το μισό του εταιρικού κεφαλαίου. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 633 του βελγικού κώδικα εταιριών, η IFB συγκάλεσε έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων της.

(35) Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνέλευσης, η SNCB, ως πλειοψηφών μέτοχος, δεσμεύτηκε να στηρίξει την IFB όσον αφορά τις λειτουργικές της δαπάνες με τη χορήγηση ταμειακής προκαταβολής ύψους 2,5 εκατ. EUR. Η δέσμευση αυτή της SNCB εγκρίθηκε από το ΔΣ της SNCB. Με βάση αυτή τη δέσμευση, οι μέτοχοι αποφάσισαν να συνεχιστούν προσωρινά οι δραστηριότητες της IFB και ζήτησαν από το ΔΣ της IFB να επεξεργαστεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο να περιλαμβάνει τις θυγατρικές και τη διαχείριση των τερματικών σταθμών.

(36) Το διοικητικό συμβούλιο της SNCB, στη συνεδρίαση της 19ης Ιουλίου 2002, εξέτασε την κατάσταση της θυγατρικής της IFB. Ο εντεταλμένος σύμβουλος της IFB παρουσίασε την κατάσταση του ομίλου. Στη συνέχεια, το διοικητικό συμβούλιο έλαβε την ακόλουθη απόφαση: «*Το ΔΣ συμφωνεί στην εισφορά χρηματικού ποσού ύψους 2,5 εκατ. EUR για την κάλυψη των ταμειακών αναγκών και τη συνέχιση της λειτουργίας της IFB μέχρι το τέλος Οκτωβρίου 2002 (το ποσό αυτό αποτελούσε προκαταβολή ενόψει πιθανής αύξησης του κεφαλαίου).*»

(37) Το δεύτερο εξάμηνο του 2002, μετά την έγκριση από το διοικητικό συμβούλιο, η SNCB κατέβαλε στην IFB τη χρηματική προκαταβολή των 2 500 000 εκατ. EUR, ως ακολούθως:

— 6.8.2002: καταβολή ποσού 1 000 000 EUR,

— 17.9.2002: καταβολή ποσού 1 000 000 EUR,

— 30.9.2002: καταβολή ποσού 500 000 EUR.

(38) Η προκαταβολή αυτή χορηγήθηκε με επιτόκιο 3,1 % και εξοφλήθηκε εξ ολοκλήρου τον Ιούλιο του 2003. Η αποπληρωμή αυτή πραγματοποιήθηκε σε δύο δόσεις:

— στις 15 Ιουλίου 2003, η IFB κατέβαλε 1 500 000 EUR έναντι του παραπάνω ποσού, προσαυξημένο με τόκους ύψους 40 422,04 EUR,

— στις 23 Ιουλίου 2003, η IFB κατέβαλε στην SNCB το υπόλοιπο ποσό ύψους 1 000 000 EUR, προσαυξημένο με τόκους ύψους 26 883,35 EUR.

(39) Στις 19 Σεπτεμβρίου 2002, ο εντεταλμένος σύμβουλος της IFB ανέθεσε σε δύο ελεγκτές να συντάξουν ειδική έκθεση εκτίμησης της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης. Με βάση τα πορίσματα της έκθεσης αυτής, που υποβλήθηκε στην IFB στις 4 Δεκεμβρίου 2002 και στη συνέχεια στην SNCB, το διοικητικό συμβούλιο της SNCB συμφώνησε κατ' αρχήν, στις 20 Δεκεμβρίου 2002, να αυξηθεί το μετοχικό κεφάλαιο της IFB. Στις 24 Δεκεμβρίου 2002, η έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων («ΕΓΣ») της IFB αποδέχθηκε την εν λόγω πρόταση.

(40) Η διοίκηση της IFB επεξεργάστηκε, με την υποστήριξη της εταιρίας συμβούλων McKinsey, σχέδιο αναδιάρθρωσης της IFB. Το σχέδιο αυτό αναδιάρθρωσης, που περιγράφεται λεπτομερώς στα σημεία 73 έως 86 της παρούσας απόφασης, εγκρίθηκε από το διοικητικό συμβούλιο της IFB στις 23 Μαρτίου 2003.

(41) Στη συνέχεια, οι διοικήσεις των δύο εταιριών (IFB και SNCB) καθόρισαν τις λεπτομέρειες διάσωσης και αναδιάρθρωσης της IFB σε μια «σύμβαση πλαίσιο για την αναδιάρθρωση της IFB», η οποία υπογράφτηκε από τις δύο εταιρίες στις 7 Απριλίου 2003. Σε μια δεύτερη ΕΓΣ, οι μέτοχοι της IFB συμφώνησαν να συνεχιστούν οι δραστηριότητες της IFB βάσει της εν λόγω σύμβασης πλαισίου.

2.3. **Τα μέτρα διάσωσης και αναδιάρθρωσης της «σύμβασης πλαισίου μεταξύ της SNCB και της IFB για την αναδιάρθρωση της IFB» της 7ης Απριλίου 2003**

(42) Το άρθρο 2 της σύμβασης πλαισίου προβλέπει ότι τα μέτρα που συμφωνήθηκαν μεταξύ των μερών εκτελούνται σε δύο φάσεις , δηλ. μια περίοδο διάσωσης και μια περίοδο αναδιάρθρωσης.

2.3.1. *Τρόποι και όροι εφαρμογής των μέτρων διάσωσης*

(43) Το άρθρο 3 της σύμβασης πλαισίου προβλέπει τα ακόλουθα μέτρα διάσωσης:

— τη χορήγηση επιστρεπτέας προκαταβολής ύψους 5 εκατ. EUR,

— τη χορήγηση πιστωτικής διευκόλυνσης μέγιστου ύψους 15 εκατ., και

— τη χορήγηση προσωρινής προθεσμίας πληρωμής για τα χρέη των 63 εκατ. EUR της IFB προς την SNCB.

(44) Η διάρκεια των μέτρων αυτών ορίστηκε στους 12 μήνες. Ωστόσο, παρατάθηκαν σιωπηρά με κοινή συμφωνία των μερών μέχρι την ημερομηνία αύξησης του κεφαλαίου.

(45) Το επιτόκιο της επιστρεπτέας προκαταβολής και των ποσών που αναλαμβάνονται από την πιστωτική διευκόλυνση είναι ίσο με το επιτόκιο αναφοράς που εφαρμόζει η Επιτροπή για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι τόκοι θα κεφαλαιοποιούνται και θα καταβάλλονται μαζί με τις οφειλόμενες απαιτήσεις.

(46) Το χρέος των 63 εκατ. EUR υπόκειται σε συμβατικό επιτόκιο υπερημερίας 5,4 %. Οι τόκοι θα κεφαλαιοποιούνται και θα καταβάλλονται μαζί με την κύρια απαίτηση.

(47) Οι τόκοι που όφειλε η IFB στην SNCB για τα χρέη και την πιστωτική διευκόλυνση ήταν 2,2 εκατ. EUR το 2002, 3,9 εκατ. EUR το 2003, 4,7 εκατ. EUR το 2004, 5,2 εκατ. EUR το 2005 και 4,4 εκατ. EUR το 2006.

(48) Το άρθρο 7 της σύμβασης προβλέπει ότι η IFB παραιτείται της παραγραφής των χρεών της προς την SNCB.

(49) Το σύνολο των μέτρων αυτών τέθηκαν σε εφαρμογή με την υπογραφή της σύμβασης πλαισίου, δηλ. την 7η Απριλίου 2003. Ωστόσο, η IFB δεν έκανε χρήση της επιστρεπτέας προκαταβολής.

2.3.2. *Τρόποι και όροι εφαρμογής των μέτρων αναδιάρθρωσης*

(50) Το άρθρο 4 της σύμβασης πλαισίου «τρόποι εφαρμογής των μέτρων αναδιάρθρωσης», έχει ως εξής:

«Τα μέρη επιβεβαιώνουν την πρόθεσή τους να θέσουν σε εφαρμογή τα ακόλουθα μέτρα εφόσον είναι σύμφωνα με σχέδιο αναδιάρθρωσης εγκεκριμένο από τα δύο διοικητικά συμβούλια, το βελγικό κράτος και — εφόσον είναι αναγκαίο — από την ΕΚ, και υπό την επιφύλαξη της έγκρισής τους από τους μετόχους της IFB:

— Κεφαλαιοποίηση της επιστρεπτέας προκαταβολής ύψους 5 εκατ. EUR

— Κεφαλαιοποίηση του αναληφθέντος τμήματος της πιστωτικής διευκόλυνσης μέγιστου ύψους 15 εκατ. EUR […].

— Κεφαλαιοποίηση των χρεών […] ύψους 63 εκατ. EUR

— Ενδεχομένως, και υπό τον όρο ότι τα δύο μέρη συμφωνούν στο θέμα αυτό, συμπληρωματική αύξηση κεφαλαίου […].»

(51) Η πραγματοποίηση της εν λόγω αύξησης κεφαλαίου τελεί υπό την αναβλητική αίρεση της έγκρισής του από την Επιτροπή βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 της σύμβασης πλαισίου. Το άρθρο 5 έχει ως εξής:

«Οι δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται από την SNCB […] τελούν υπό την ακόλουθη αναβλητική αίρεση. Τα μέρη θα ζητήσουν από το βελγικό κράτος να προβεί το συντομότερο σε ανακοίνωση της παρούσας σύμβασης πλαισίου στην ΕΚ. Τα μέρη θα ζητήσουν επίσης από το βελγικό κράτος, εφόσον η ΕΚ κρίνει δικαιολογημένα στο πλαίσιο της εν λόγω ανακοίνωσης ότι [η σύμβαση πλαίσιο] περιλαμβάνει τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης (σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 87 της συνθήκης ΕΚ), να κοινοποιήσει τη [σύμβαση πλαίσιο] βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στην ΕΚ να τοποθετηθεί, [η σύμβαση πλαίσιο] δεν θα τεθεί κατά κανένα τρόπο σε εφαρμογή πριν από την παρέλευση 15 εργάσιμων ημερών από την κοινοποίησή της στην ΕΚ. Εάν [η σύμβαση πλαίσιο] χαρακτηριστεί δικαιολογημένα από την ΕΚ ως συνολική κρατική ενίσχυση, δεν θα τεθεί σε εφαρμογή πριν η ΕΚ εγκρίνει ρητά ή σιωπηρά την εν λόγω ενίσχυση και, σε ενδεχόμενη περίπτωση, υπό τις προϋποθέσεις και τους όρους που προβλέπονται στην πράξη έγκρισης.

Εάν η ΕΚ χαρακτηρίσει εν μέρει ή εξ ολοκλήρου [τη σύμβαση πλαίσιο] ως κρατική ενίσχυση και αν και εφόσον η εν λόγω ενίσχυση χαρακτηριστεί ως ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, τότε τα μέρη θα εξετάσουν με καλή πίστη τη δυνατότητα ενδεχόμενης λήψης συμπληρωματικών μέτρων για την IFB, χωρίς όμως υποχρέωση να τεθούν σε εφαρμογή αυτά τα συμπληρωματικά ή προσαρμοσμένα μέτρα εφόσον οι περιστάσεις υπό τις οποίες πρέπει να χορηγηθεί η ενίσχυση θεωρηθούν πλήρως αδικαιολόγητες.»

(52) Το βελγικό αστικό δίκαιο προβλέπει ότι, εφόσον αρθεί η αναβλητική αίρεση, η σύμβαση έχει αναδρομική ισχύ.

(53) Στην απάντησή τους προς την επιστολή κίνησης διαδικασίας, οι βελγικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η αύξηση κεφαλαίου, εφόσον εγκριθεί από την Επιτροπή, θα πραγματοποιηθεί όπως ακριβώς συμφωνήθηκε μεταξύ των μερών στη σύμβαση πλαίσιο. Θα ανέρχεται σε 95,3 εκατ. EUR, και αναλύεται ως εξής:

(EUR)

Κεφαλαιοποίηση της πιστωτικής διευκόλυνσης	15 εκατ.
Κεφαλαιοποίηση των χρεών της IFB προς την SNCB	63 εκατ.
Κεφαλαιοποίηση των δεδουλευμένων τόκων της πιστωτικής διευκόλυνσης και των χρεών για τα έτη 2002 έως 2006 (εν μέρει μόνο για το 2006)	17,3 εκατ.
Σύνολο	95,3 εκατ.

(54) Οι βελγικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η αύξηση δεν θα περιελάμβανε το σύνολο των δεδουλευμένων τόκων του 2006, προκειμένου ο λόγος χρέη/ίδια κεφάλαια της IFB να αντιστοιχεί στο μέσο όρο των ανταγωνιστών της και να μη τον υπερβαίνει. Δεν περιλαμβάνει επίσης την επιστρεπτέα προκαταβολή, επειδή η IFB δεν αξιοποίησε αυτή τη διευκόλυνση.

(55) Στην απάντησή τους στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, οι βελγικές αρχές ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή ότι αποσύρουν την κοινοποίηση της 28ης Ιανουαρίου 2005, με την οποία είχαν ενημερώσει την Επιτροπή για την πρόθεση της SNCB και της IFB να προχωρήσουν, επιπλέον των προβλεπομένων στο άρθρο 4 της σύμβασης πλαισίου, σε συμπληρωματική αύξηση κεφαλαίου ύψους 5 εκατ. EUR με εισφορά σε είδος της εκ 47 % συμμετοχής της SNCB στην εταιρία TRW [6].

(56) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 4 δόθηκε στην Επιτροπή κατά τη διάρκεια συνάντησης με τις βελγικές αρχές στις 12 Δεκεμβρίου 2003. Η εφαρμογή του ξεκίνησε το 2003 και ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2005.

(57) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης αποτελείται από δύο μέρη, τα οποία αντιστοιχούν σε δύο διαφορετικές στρατηγικές που αφορούν η μία τις γαλλικές θυγατρικές του ομίλου και η δεύτερη τις βελγικές δραστηριότητες της IFB. Η στρατηγική για τη Γαλλία συνίσταται στην πλήρη αποεπένδυση των συμμετοχών, ενώ η στρατηγική για το Βέλγιο συνίσταται στην αναδιάρθρωση της εταιρίας προκειμένου να συνεχίσει τις δραστηριότητές της.

2.3.2.1. Αποεπένδυση στις θυγατρικές που εκμεταλλεύονται τερματικούς σταθμούς στη Γαλλία

(58) Όπως διευκρινίζεται στην παρούσα απόφαση και, με περισσότερες λεπτομέρειες, στα σημεία 30 και επόμενα της επιστολής κίνησης διαδικασίας, η IFB εφάρμοσε μια στρατηγική αποεπένδυσης στις γαλλικές θυγατρικές της. Η διαδικασία αυτή περατώθηκε με την πώληση της συμμετοχής στην NFTI-ou το Νοέμβριο του 2006.

(59) Το συνολικό κόστος αποεπένδυσης της IFB στις θυγατρικές της στη Γαλλία ανήλθε στα 39,1 εκατ. EUR. Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται η κατανομή του κόστους αυτού σε σχέση με τις πέντε θυγατρικές. Στα επόμενα σημεία, εξηγούνται με περισσότερες λεπτομέρειες οι χρηματοδοτικές ανάγκες και τα μεγέθη σε σχέση με κάθε εταιρία.

[6] Η IFB διαθέτει ήδη μια συμμετοχή 0,9 % στην εταιρία αυτή, η οποία εκμεταλλεύεται τερματικούς σταθμούς στην Αμβέρσα, στο Zeebrugge, στην Οστάνδη, στο Σαρλερουά, στη Λιέγη, στις Βρυξέλλες, στο Etge, στο Genk και το Muizen, και προσφέρει εμπορικές αμαξοστοιχίες σε 11 κράτη μέλη.

Αποεπένδυση των γαλλικών συμμετοχών: Σύνοψη κόστους

(σε εκατ. EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ
Απομείωση απαιτήσεων	3,9		0,8	2,8	7,5
Απομείωση συμμετοχής		16,7	0,1	5,1	22,0
Αύξηση κεφαλαίου		1,7			1,7
Συνολικό κόστος	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
Συσσωρευμένοι τόκοι στις 30.6.2006					+ 7,7
Διακύμανση τρέχοντος λογαριασμού 09.2002 – 12.2002					+ 0,5
Υπεραξίες από την πώληση της SSTD					– 0,2
Συνολικό κόστος αποεπένδυσης των γαλλικών συμμετοχών					39,1

α) ***Χρηματοδοτικές ανάγκες***

(60) Ο πίνακας καταρτίστηκε με βάση τις λογιστικές καταστάσεις της 27ης Σεπτεμβρίου 2002. Διακρίνονται τα ακόλουθα ποσά:

— ένα ποσό ύψους 31,1 εκατ. EUR, που αντιστοιχεί σε απομειώσεις απαιτήσεων, απομειώσεις συμμετοχών καθώς και στην αύξηση κεφαλαίου της NFTI-ou που ανέρχεται σε ποσό ύψους 1,7 εκατ. EUR,

— ένα ποσό 7,7 εκατ. EUR από οφειλόμενους τόκους που αντιστοιχεί στο ποσό των δεδουλευμένων τόκων μεταξύ τέλους 2002 και 30ής Ιουνίου 2006 από τα τμήματα της επιστρεπτέας προκαταβολής και την προθεσμία πληρωμής που χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση της αποεπένδυσης.

— ένα ποσό 0,2 εκατ. EUR, που αντιστοιχεί σε υπεραξίες από την πώληση της SSTD,

— ένα ποσό ύψους 0,5 εκατ. EUR, που αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του ποσού των λογιστικών καταστάσεων της 27ης Σεπτεμβρίου 2002 και του ποσού των μειωμένων πραγματικών λογιστικών αξιών της 31ης Δεκεμβρίου 2002.

(61) Το ποσό αυτό των 0,5 εκατ. EUR αντιστοιχεί στη ροή κεφαλαίων μεταξύ των γαλλικών συμμετοχών της IFB και της IFB μεταξύ 27ης Σεπτεμβρίου 2002 και τέλους 2002 και έπρεπε να περιληφθεί στον πίνακα για να αντιστοιχηθούν οι πραγματικές λογιστικές μειωμένες αξίες στο τέλος του 2002 με τις συνολικές ανάγκες που υπολογίστηκαν βάσει της κατάστασης της 27ης Σεπτεμβρίου 2002. Το ποσό αυτό δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη όσον αφορά τις χρηματοδοτικές ανάγκες της IFB. Επομένως, οι χρηματοδοτικές ανάγκες της IFB για την αποεπένδυση των γαλλικών συμμετοχών της ανέρχονται στα 38,6 εκατ. EUR.

(62) Οι χρηματοδοτικές ανάγκες για την αποεπένδυση των συμμετοχών της IFB στη Γαλλία καλύφθηκαν από την SNCB. Πράγματι, η IFB χρησιμοποίησε 30,9 εκατ. EUR από τα περιθώρια που είχε με τη χορήγηση της προσωρινής πιστωτικής διευκόλυνσης των 15 εκατ. EUR και με την προσωρινή αποφυγή εξόφλησης των υφιστάμενων απαιτήσεων ύψους 63 εκατ. EUR για τη χρηματοδότηση της αποεπένδυσης. Τα υπόλοιπα 7,7 εκατ. EUR της χρηματοδότησης καλύπτονται από τους τόκους που οφείλονται για το ποσό αυτό δυνάμει της σύμβασης πλαισίου της 7ης Απριλίου 2003, η οποία προβλέπει ότι οι τόκοι θα καταβληθούν μαζί με την πληρωμή της κύριας απαίτησης (ή θα κεφαλαιοποιηθούν μαζί με την κύρια απαίτηση).

β) ***Acimar***

(63) Η εταιρία Acimar πραγματοποιούσε το σύνολο του κύκλου εργασιών της από σύμβαση μεταφορών για την εταιρία Arcelor. Η σύμβαση αυτή έληγε στις 31 Δεκεμβρίου 2005. Την εποχή του λογιστικού ελέγχου της IFB, το δεύτερο εξάμηνο του 2002, η σύμβαση απέφερε ετήσιες ζημίες […] (*). Δεδομένου ότι οι προσπάθειες επαναδιαπραγμάτευσης της εν λόγω σύμβασης με την Arcelor είχαν αποτύχει, η SNCB αποφάσισε να κηρύξει σε πτώχευση την Acimar και να ζητήσει δικαστικό διακανονισμό. Οι μη ανακτήσιμες απαιτήσεις της IFB έναντι της Acimar ήταν ύψους 3,9 εκατ. EUR, που συνιστούν το κόστος της αποεπένδυσης.

γ) ***NFTI-ou***

(64) Όσον αφορά την NFTI-ou, την οποία ήλεγχαν από κοινού η IFB και η Port Autonome de Dunkerque, η οποία εκμεταλλεύεται τους τερματικούς σταθμούς στο λιμάνι της Δουνκέρκης, η SNCB επέλεξε την αποεπένδυση με πώληση της συμμετοχής της.

(*) Εμπιστευτικά στοιχεία.

(65) Βάσει των όρων της συμμετοχής της στην NFTI-ou, η IFB υπείχε την υποχρέωση, με υποσχετική επιστολή, να χρηματοδοτεί ένα μέρος των ζημιών που αντιστοιχούσαν στη συμμετοχή της στην εταιρία. Επιπλέον, η IFB είχε μπει εγγυητής σε τραπεζικό δάνειο της εταιρίας από την […], ύψους 2,9 εκατ. EUR.

(66) Για την αποεπένδυση της συμμετοχής της στην εταιρία, η IFB διαπραγματεύτηκε με την Port autonome de Dunkerque την άρση των δεσμεύσεων που απέρρεαν από την υποσχετική επιστολή. Σε αντιστάθμισμα, η IFB συμμετέσχε σε αύξηση κεφαλαίου της NFTI-ou, η οποία ήταν αναγκαία για να μπορέσει η εταιρία να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, ύψους 1,7 εκατ. EUR, και μεταβίβασε μέρος των εταιρικών της μεριδίων στην Port Autonome de Dunkerque έναντι του συμβολικού τιμήματος του ενός EUR. Μετά την εν λόγω πράξη, η IFB δεν κατείχε περισσότερο από το 30 % των εταιρικών μεριδίων.

(67) Η IFB και η Port Autonome de Dunkerque αναζήτησαν στη συνέχεια και βρήκαν αγοραστή, την CMA-CGM, για τα μερίδια της IFB.[…]. Βάσει του τιμήματος πώλησης, το συνολικό κόστος της αποεπένδυσης για την IFB ήταν 18,5 εκατ. EUR, από τα οποία τα 1,7 εκατ. EUR για την αύξηση κεφαλαίου και τα 16,7 εκατ. EUR από τις απομειώσεις της συμμετοχής της.

δ) ***IFB France***

(68) Η IFB France, που μετονομάστηκε αργότερα σε AGEP, μεταβιβάστηκε στην NFTI-ou […], πράξη που αντιπροσώπευε απομείωση ύψους 0,1 εκατ. EUR. Δεδομένου ότι η IFB την ίδια εποχή προέβη σε αποεπένδυση της συμμετοχής της στην NFTI-ou, η μεταβίβαση στην NFTI-ou είχε ως αποτέλεσμα την αποεπένδυση στην IFB France με πώληση. Πριν από την πώληση, η IFB υποχρεώθηκε να παραιτηθεί των απαιτήσεών της έναντι της IFB France ύψους 0,8 εκατ. EUR. Επομένως, το συνολικό κόστος αποεπένδυσης στην IFB France ήταν 0,9 εκατ. EUR.

ε) ***Dry Port Dunkerque***

(69) Η συμμετοχή της IFB στην Dry Port Dunkerque παρουσίαζε την ίδια ιδιαιτερότητα με τη συμμετοχή της στην NFTI-ou : με υποσχετική επιστολή, η IFB είχε αναλάβει να καλύπτει τις λειτουργικές ζημίες της εταιρίας.

(70) Η IFB αποεπένδυσε αυτή τη συμμετοχή με εκκαθάριση, σε συνδυασμό με την πώληση μέρους του ενεργητικού, δηλ. της συμμετοχής του 8,6 % στην NFTI-ou που κατείχε η Dry Port Dunkerque. Στην προκειμένη περίπτωση, αντίθετα με την περίπτωση της NFTI-ou, οι εταίροι της IFB δεν μπορούσαν να απαιτήσουν τη συνέχιση της εταιρίας.

(71) Η IFB δεν μπόρεσε να διασφαλίσει τις απαιτήσεις της έναντι της Dry Port Dunkerque (2,8 εκατ. EUR), και χρειάστηκε να αποδεχθεί απομείωση της συμμετοχής της (5,1 εκατ. EUR). Το συνολικό κόστος της εκκαθάρισης ήταν λοιπόν 7,9 εκατ. EUR.

στ) ***SSTD***

(72) Η εταιρία SSTD είναι μια κερδοφόρα επιχείρηση. Μετά την απώλεια όμως του κυριότερου πελάτη της και με δεδομένη τη στρατηγική της απόφαση για εγκατάλειψη της γαλλικής αγοράς, η IFB αποφάσισε να την πωλήσει στις αρχές του 2005, πώληση η οποία της απέφερε ένα μικρό όφελος.

2.3.2.2. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης για τη συνέχιση των δραστηριοτήτων στο Βέλγιο

(73) Η IFB επεξεργάστηκε με την εταιρία συμβούλων McKinsey ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης των δραστηριοτήτων της IFB στο Βέλγιο. Το εν λόγω σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει δύο μέρη:

— αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων της «IFB Logistics»,

— αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων της «IFB Terminals».

Η βασική ιδέα αυτού του σχεδίου είναι να περιοριστούν οι δραστηριότητες της IFB στον επιχειρηματικό της πυρήνα, δηλ. στην εφοδιαστική και την εκμετάλλευση τερματικών σταθμών στο Βέλγιο με ταυτόχρονη αποεπένδυση και πώληση των δραστηριοτήτων που δεν είναι αναγκαίες για την οικονομική βιωσιμότητα του επιχειρηματικού πυρήνα. Πρέπει να περιγραφούν τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της αναδιάρθρωσης, καθώς και τα διάφορα μέτρα που ελήφθησαν για να επιτευχθούν αυτά τα αποτελέσματα (γενικά μέτρα, μέτρα σε σχέση με τις δραστηριότητες εφοδιαστικής, μέτρα σε σχέση με τις δραστηριότητες που αφορούν τους τερματικούς σταθμούς, επενδύσεις).

α) ***Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της αναδιάρθρωσης***

(74) Μετά από διορθώσεις για αποσβέσεις, μειώσεις αξίας και προβλέψεις για κινδύνους και επιβαρύνσεις («λειτουργικές ταμειακές ροές»), το σχέδιο αναδιάρθρωσης προέβλεπε τα ακόλουθα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα, τα οποία επιβεβαιώθηκαν σε μεγάλο βαθμό από τα ληφθέντα αποτελέσματα:

(εκατ. EUR)

	2004	2005	2006 (1ο εξάμηνο)	Σύνολο κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης
Πρόβλεψη λειτουργικών ταμειακών ροών	3,9	4,3	2,35	10,550
Αποτελέσματα λειτουργικών ταμειακών ροών	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Οι προβλέψεις για τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της IFB βασίζονταν κυρίως στα ακόλουθα στοιχεία, τα οποία γνώριζε η IFB κατά το χρόνο υιοθέτησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης:

— συγκέντρωση της διακίνησης «Railbarge» σε ένα τερματικό σταθμό και αισθητή αύξηση του διακινούμενου όγκου εμπορευμάτων. Η συγκέντρωση της διακίνησης «Railbarge» επέτρεπε τη βελτιστοποίηση του λειτουργικού μοντέλου και την αύξηση των εσόδων, επειδή οι εργασίες που πραγματοποιούνταν μέχρι τότε από τρίτους θα εντάσσονταν στον όμιλο. Επιπλέον, η IFB είχε κερδίσει ένα νέο σημαντικό πελάτη, την CSAV, ο οποίος προβλεπόταν να δώσει παραγγελίες ύψους 50 000 TEU από το 2004,

— σημαντική μείωση του προσωπικού, καθώς και του κόστους συντήρησης. Τα μέτρα αυτά περιγράφονται λεπτομερέστερα στα σημεία 78 έως 83 της παρούσας απόφασης,

— νέα συμφωνία σχετικά με την εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τερματικού σταθμού του Cirkeldyck, που παρείχε τη δυνατότητα σημαντικών συνεργιών με το γειτονικό τερματικό σταθμό MSC Home Terminal,

— αύξηση του όγκου διακίνησης του τερματικού σταθμού του Muizen, βάσει ενός νέου συμβολαίου που υπογράφτηκε με την Unilog,

— ιδιαίτερα θετικές γενικές προβλέψεις για την αγορά των συνδυασμένων μεταφορών, που γνώριζε θεαματική ανάπτυξη από τις αρχές του 2000.

β) *Μέτρα που ελήφθησαν για την αναδιάρθρωση*

Γενικά μέτρα

(76) Η σύναψη νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας στην επιχείρηση και η τροποποίηση του κανονισμού εργασίας επέτρεψαν την επίτευξη υψηλότερου δείκτη δραστηριότητας (ο αριθμός ημερών εργασίας κατ' έτος αυξήθηκε κατά 13 ημέρες από την 1η Ιανουαρίου 2004) και με χαμηλότερο κόστος (η αμοιβή για εργασία το σαββατοκύριακο και την ομαδική εργασία μειώθηκε από την 1η Οκτωβρίου 2003).

(77) Οι διοικητικές και εμπορικές υπηρεσίες συγκεντρώθηκαν στο Berchem, πράγμα που επέτρεψε το κλείσιμο των εγκαταστάσεων της Γάνδης και τη μείωση του μεγέθους των εγκαταστάσεων στο Zeebrugge.

(78) Τα μέτρα αυτά συνέβαλαν στον περιορισμό του αναγκαίου προσωπικού και τη μείωση των γενικών εξόδων της IFB κατά 2,55 εκατ. EUR περίπου το χρόνο συνολικά. Πράγματι, η IFB μείωσε το προσωπικό της από 210 ΙΠΑ ([7]) συνολικά. Πράγματι, η IFB μείωσε το προσωπικό της από 210 ΙΠΑ ([8]) το Σεπτέμβριο του 2002 σε 175 ΙΠΑ στις αρχές του 2006, δηλ. μια μείωση 17 %. Οι μειώσεις αυτές έχουν λεπτομερώς ως εξής:

— στους τερματικούς σταθμούς άμεσης εκμετάλλευσης (εκτός θυγατρικών), το προσωπικό μειώθηκε από 110 ΙΠΑ το Σεπτέμβριο του 2002 σε 96 ΙΠΑ στις αρχές του 2006, δηλ. μια μείωση 13 %,

— όσον αφορά τις δραστηριότητες εφοδιαστικής της IFB, το προσωπικό μειώθηκε από 60 ΙΠΑ το Σεπτέμβριο του 2002 σε 49 ΙΠΑ στις αρχές του 2006, δηλ. μια μείωση 19 %,

— το προσωπικό που ασχολούνταν στους τομείς «μάρκετινγκ και πωλήσεις» και σε άλλες κεντρικές υποστηρικτικές λειτουργίες (οικονομική διαχείριση, ανθρώπινοι πόροι, κ.λπ.) μειώθηκε από 40 ΙΠΑ το Σεπτέμβριο του 2002 σε 31 ΙΠΑ στις αρχές του 2006, δηλ. μια μείωση 23 %.

Αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής

(79) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προέβλεπε τα ακόλουθα δέκα μέτρα, με προσδοκώμενο όφελος 5,7 εκατ. EUR.

Μέτρα	Όφελος
1. Μείωση των μισθολογικών βαρών	[…]
2. Παροχή συμβουλών και outsourcing	[…]
3. Μειώσεις αξίας και έκτακτες αποσβέσεις	[…]
4. Κατάργηση των μη αποδοτικών κλάδων του North European Network	[…]
5. Απώλεια όγκου συμβατικής διακίνησης εμπορευμάτων	[…]
6. Ανάληψη αποθεματικών για συντήρηση βαγονιών	[…]
7. Αύξηση των συνδυασμένων μεταφορών	[…]
8. Αναθεώρηση της σύμβασης Railbarge (αύξηση τιμών και επανασχεδιασμός προϊόντος)	[…]
9. Αύξηση των προμηθειών των αντιπροσώπων (πράκτορες)	[…]
10. Μείωση των γενικών εξόδων	[…]

(80) Κατά την υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το οποίο περατώθηκε στα τέλη του 2004, ελήφθησαν δύο συμπληρωματικά μέτρα:

— για τον τερματικό σταθμό του Cirkeldijck, η τιμή χειρισμού των φορτίων αναπροσαρμόστηκε προς τα πάνω,

([7]) Η αύξηση του αριθμού των ημερών απασχόλησης κατ' έτος οδήγησε σε μείωση των εξόδων κατά 0,6 εκατ. EUR περίπου το χρόνο. η συγκέντρωση των διοικητικών και εμπορικών υπηρεσιών στο Berchem οδήγησε σε μείωση των εξόδων κατά 0,2 εκατ. EUR περίπου το χρόνο, ενώ η μείωση του προσωπικού κατά 35 ΙΠΑ οδήγησε σε μείωση των εξόδων κατά 1,75 εκατ. EUR το χρόνο. Ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης.

([8]) Ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης.

— πραγματοποιήθηκε ανάλυση γενικά των διακινήσεων φορτίων και αναπροσανατολισμός τους σε συμφωνία με τους πελάτες.

Αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων της «IFB terminal»

(81) Η αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων της «IFB Terminal», η οποία περατώθηκε το 2005, περιελάμβανε 7 μέτρα, τα οποία περιγράφονται λεπτομερέστερα στα σημεία 103 έως 107 της απόφασης κίνησης διαδικασίας.

(82) Εκτός από τα αρχικώς προβλεπόμενα μέτρα, η IFB Logistics προέβη σε εμπεριστατωμένη ανάλυση των σιδηροδρομικών της προϊόντων, η οποία απέδειξε την ύπαρξη μη αποδοτικών προϊόντων, τα οποία η IFB έπαυσε στη συνέχεια να προσφέρει.

(83) Για άλλα προϊόντα, η ανάλυση αυτή κατέδειξε την ανάγκη πραγματοποίησης βελτιώσεων σε τεχνικό επίπεδο. Οι βελτιώσεις αυτές έγιναν, κυρίως στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων.

Επενδύσεις προβλεπόμενες από το σχέδιο αναδιάρθρωσης

(84) Η αναδιάρθρωση του Mainhub καθώς και η αναδιάρθρωση του Zomerweg επιβάλλουν την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων […], κυρίως για αντικαταστάσεις […] καθώς και διάφορες άλλες επενδύσεις, […].

2.4. **Περιγραφή των λόγων που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας στις 7 Δεκεμβρίου 2005**

(85) Το Βέλγιο, στην κοινοποίησή του, έκρινε ότι τα υπό εξέταση μέτρα δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, διότι δεν μπορούσαν να καταλογιστούν στο Βέλγιο και, εν πάση περιπτώσει, διότι η SNCB είχε ενεργήσει ως ιδιώτης επενδυτής υπό καθεστώς οικονομίας της αγοράς.

(86) Η Επιτροπή είχε αμφιβολίες κατά πόσο η χορήγηση προθεσμίας πληρωμής για τα υφιστάμενα χρέη των 63 εκατ. EUR και η μετατροπή τους, καθώς και η μετατροπή των σχετικών τόκων των 11 εκατ. EUR, σε εταιρικό κεφάλαιο δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση. Οι αμφιβολίες της αφορούσαν το κατά πόσον η συμπεριφορά της SNCB δεν θα έπρεπε να καταλογιστεί στον ιδιοκτήτη της, το βελγικό κράτος, και το κατά πόσον η SNCB είχε ενεργήσει με τον τρόπο που θα ενεργούσε ένας ιδιώτης επενδυτής υπό καθεστώς οικονομίας της αγοράς.

(87) Ομοίως, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες κατά πόσο η χορήγηση επιστρεπτέας προκαταβολής 5 εκατ. EUR και πιστωτικής διευκόλυνσης 15 εκατ. EUR, η μετατροπή της πιστωτικής διευκόλυνσης των 15 εκατ. και των σχετικών τόκων ύψους 2,5 εκατ. EUR σε εταιρικό κεφάλαιο, καθώς και η εισφορά νέου εταιρικού κεφαλαίου ύψους 5 εκατ. EUR σε είδος μέσω της συμμετοχής της SNCB στην TRW, δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

(88) Στο βαθμό που οι ενισχύσεις αυτές συνιστούσαν ταμειακές ενισχύσεις, η Επιτροπή αμφέβαλλε κατά πόσο αυτές μπορούσαν να χαρακτηριστούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά ως ενισχύσεις για σκοπούς διάσωσης, δεδομένου ότι είχαν χορηγηθεί για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 12 μηνών.

(89) Η Επιτροπή διατηρούσε αμφιβολίες κατά πόσο το σύνολο των ενισχύσεων μπορούσε να χαρακτηριστεί συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά ως ενισχύσεις για σκοπούς αναδιάρθρωσης.

(90) Οι αμφιβολίες της σχετίζονταν με το αν θα έπρεπε, βάσει του χρόνου λήψης των μέτρων, να εφαρμοστούν οι κατευθυντήριες κοινοτικές γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων του 1999 ([9]) (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές 1999») ή οι κατευθυντήριες κοινοτικές γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων του 2004 ([10]) (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές 2004»), καθώς και με τον επαρκή χαρακτήρα των μέτρων που ελήφθησαν για τον περιορισμό, στο μέτρο του δυνατού, των δυσμενών συνεπειών της ενίσχυσης στους ανταγωνιστές, τον περιορισμό της ενίσχυσης στον ελάχιστο αναγκαίο βαθμό και τον επαρκή χαρακτήρα της ίδιας συνεισφοράς της IFB στις ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση.

(91) Το Βέλγιο απέστειλε τις παρατηρήσεις του με επιστολή της 14ης Φεβρουαρίου 2006, καθώς και με συμπληρωματικές επιστολές της 29ης Ιουνίου 2006, της 20ής Σεπτεμβρίου 2006, της 16ης Νοεμβρίου 2006 και της 21ης Νοεμβρίου 2006.

(92) Στην απάντησή του, το Βέλγιο επαναλαμβάνει τη θέση του σύμφωνα με την οποία τα υπό εξέταση μέτρα δεν συνιστούν ενίσχυση, διότι δεν μπορούν να καταλογιστούν στο βελγικό κράτος και διότι η SNCB ενήργησε όπως θα είχε ενεργήσει ένας ιδιώτης επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

(93) Το Βέλγιο διατείνεται στη συνέχεια ότι εφόσον τα υπό εξέταση μέτρα θεωρούνταν κρατική ενίσχυση, θα έπρεπε να αναλυθούν με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης του 1999 και όχι βάσει εκείνων του 2004. Στη συνέχεια, το Βέλγιο θεωρεί ότι τα μέτρα είναι συμβιβάσιμα με την κοινή αγορά ως ενισχύσεις για σκοπούς διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

([9]) ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.
([10]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

(94) Η θέση του Βελγίου μπορεί να συνοψιστεί ως εξής:

3.1. **Παρατηρήσεις του Βελγίου σχετικά με τη διαδικασία**

(95) Οι βελγικές αρχές στην απαντητική τους επιστολή ενημερώνουν την Επιτροπή ότι διατηρούν επιφυλάξεις ως προς τη διάρκεια της έρευνας. Εκτιμούν ότι υπάρχει δικαιολογημένη εμπιστοσύνη στη νομιμότητα της προσωρινής διατήρησης των μέτρων διάσωσης μέχρι την τελική απόφαση της Επιτροπής για το σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(96) Η ανακοίνωση της 12ης Αυγούστου 2003 (που καταχωρήθηκε στην Επιτροπή με αριθμό NN 9/04) και της 28ης Ιανουαρίου 2005 (που καταχωρήθηκε στην Επιτροπή με αριθμό N 55/05) είχαν σκοπό, σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, να παράσχουν στην Επιτροπή όλα εκείνα τα στοιχεία που θα της επέτρεπαν να εξετάσει αν τα μέτρα από την πλευρά της SNCB υπέρ της IFB συνιστούσαν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, μόνο στην περίπτωση που τα υπό εξέταση μέτρα χαρακτηρίζονταν κρατική ενίσχυση θα μπορούσε και (θα όφειλε) η Επιτροπή να θεωρήσει τις ανακοινώσεις ως κοινοποιήσεις κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(97) Ειδικότερα, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι η ανακοίνωση της 12ης Αυγούστου 2003 δεν αποδέχεται ότι τα μέτρα διάσωσης και αναδιάρθρωσης υπέρ της IFB συνιστούν κρατική ενίσχυση ούτε, επομένως, ότι τα μέτρα διάσωσης μπορούν να χαρακτηριστούν μη κοινοποιηθείσα κρατική ενίσχυση. Οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι για τα μέτρα αυτά δεν ίσχυε η υποχρέωση της προηγούμενης κοινοποίησής τους και της μη εφαρμογής τους κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(98) Ανάλογη άποψη διατυπώνεται από τις βελγικές αρχές και για την ανακοίνωση της 28ης Ιανουαρίου 2005, με την οποία το Βέλγιο ενημέρωσε την Επιτροπή για τη συμπληρωματική αύξηση κεφαλαίου ύψους 5 εκατ. EUR.

3.2. **Μη ύπαρξη «κρατικής ενίσχυσης» κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης**

3.2.1. *Μη συμμετοχή κρατικών πόρων*

(99) Το Βέλγιο θεωρεί ότι ούτε τα μέτρα διάσωσης ούτε τα μέτρα αναδιάρθρωσης που εφαρμόστηκαν υπέρ της IFB χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς πόρους αλλά ότι τα μέτρα αυτά χρηματοδότησε η SNCB αποκλειστικά με δικούς της πόρους, χωρίς οποιαδήποτε διάθεση κρατικών πόρων.

(100) Σύμφωνα με το Βέλγιο, το γεγονός ότι η SNCB είναι δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουνίου 1980, περί της διαφάνειας των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων και για την οικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων [11] δεν αρκεί για να στοιχειοθετηθεί ότι τα υπό εξέταση μέτρα, τα οποία χρηματοδοτήθηκαν από την SNCB, χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς πόρους. Το Βέλγιο θεωρεί ότι πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των ιδίων πόρων της SNCB, που προέρχονται από έσοδα προερχόμενα από τις δραστηριότητές της, και των κρατικών κονδυλίων που δίδονται για το έργο της παροχής δημόσιων υπηρεσιών της SNCB. Δεδομένου ότι τα κρατικά κονδύλια δεν ήταν αρκετά για τη χρηματοδότηση του συνόλου των δαπανών για το παραπάνω έργο, το Βέλγιο συμπεραίνει ότι αποκλείεται να χρησιμοποιήθηκαν από την SNCB κρατικοί πόροι για τη χρηματοδότηση των μέτρων υπέρ της IFB.

(101) Το Βέλγιο θεωρεί ότι τα περιουσιακά στοιχεία της SNCB δεν είναι στη διάθεση των βελγικών αρχών αλλά προορίζονται για τον εταιρικό σκοπό της SNCB. Συνεπώς, το Βέλγιο θεωρεί ότι δεν είναι «στη διάθεση των δημόσιων αρχών», όπως απαιτεί η απόφαση *Stardust Marine* [12].

(102) Τέλος, το Βέλγιο θεωρεί ότι οποιαδήποτε μείωση των ίδιων κεφαλαίων της SNCB λόγω των μέτρων που ελήφθησαν υπέρ της IFB δεν επιφέρει καμία «απώλεια πόρων» για το κράτος [13] αφού σε καμία περίπτωση δεν πρόκειται για πόρους οι οποίοι κανονικά θα είχαν μπει στον κρατικό προϋπολογισμό.

3.2.2. *Μη καταλογισμός στο βελγικό κράτος*

(103) Όσον αφορά τη χορήγηση ταμειακής προκαταβολής ύψους 2,5 εκατ. EUR το δεύτερο εξάμηνο του 2002, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι η απόφαση της SNCB να χορηγήσει αυτή την προκαταβολή δεν πρέπει να καταλογιστεί στο βελγικό κράτος.

(104) Το Βέλγιο προβάλλει τα ακόλουθα επιχειρήματα για να υποστηρίξει τον ισχυρισμό του:

— Η στρατηγική απόφαση της SNCB να προχωρήσει σε αναδιάρθρωση της IFB αντί να την κηρύξει σε πτώχευση, ελήφθη αυτόνομα από τη διευθύνουσα επιτροπή της SNCB. Ειδικότερα, το μέλλον της IFB δεν αποτέλεσε αντικείμενο των μελετών που παράγγειλε η βελγική κυβέρνηση στα τέλη του 2001 για την εταιρία ABX, ούτε των αποφάσεων που έλαβε το βελγικό υπουργικό συμβούλιο για την ABX το 2002.

---

[11] ΕΕ L 195 της 29.7.1980, σ. 35. Οδηγία που τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2005/81/ΕΚ (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 47).

[12] Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία/Επιτροπής (C-482/99, Συλλογή 2002, σ. I-4397), απόφαση ονομαζόμενη «*Stardust Marine*».

[13] Απόφαση του Πρωτοδικείου της 27ης Ιανουαρίου 1998 για την υπόθεση T-67/94, Ladbroke Racing, Συλλογή 1998, I-1, σκέψη 109, που επιβεβαιώθηκε με την απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2000 στην υπόθεση C-83/98 P, Ladbroke Racing, Συλλογή 2000, I-3271, σκέψη 48.

— Η χορήγηση της προκαταβολής στην IFB αποφασίστηκε από τη διευθύνουσα επιτροπή της SNCB. Το Βέλγιο δέχεται ότι η διευθύνουσα επιτροπή αποφάσισε να υποβάλει το εν λόγω μέτρο στο διοικητικό συμβούλιο της SNCB, θεωρεί όμως ότι για τη χορήγηση της ταμειακής προκαταβολής δεν απαιτείτο η έγκριση του διοικητικού συμβουλίου της SNCB, αφού, δυνάμει υφιστάμενης πράξεως εκχώρησης αρμοδιοτήτων του διοικητικού συμβουλίου στη διευθύνουσα επιτροπή, η εν λόγω επιτροπή ήταν εξουσιοδοτημένη να δεσμεύει την SNCB για ποσά ύψους μέχρι 2,5 εκατ. EUR.

— Η προκαταβολή αυτή δεν αποτελούσε μέρος σχεδίου αναδιάρθρωσης ή άλλου σχεδίου ή μέτρου που είχε υποβληθεί ή σχετικά με το οποίο υπήρξε οποιαδήποτε διαβούλευση με το βελγικό κράτος.

— Και άλλοι παράγοντες όπως το σχετικά μικρό ύψος της προκαταβολής και ο προσωρινός της χαρακτήρας συνηγορούν στο συμπέρασμα ότι η χορήγηση αυτής της προκαταβολής δεν μπορεί να καταλογιστεί στο βελγικό κράτος.

(105) Όσον αφορά τη μη εξόφληση των τιμολογίων της SNCB από την IFB, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι το διοικητικό συμβούλιο της SNCB δεν ήταν ενημερωμένο για το γεγονός ότι η IFB δεν εξοφλούσε τα τιμολόγιά της προς την SNCB πριν από το Δεκέμβριο του 2002, την εποχή δηλ. κατά την οποία αποφάσισε την αύξηση του κεφαλαίου της IFB.

(106) Οι βελγικές αρχές θεωρούν επιπλέον ότι ενέργειες ή απουσία ενεργειών του διοικητικού συμβουλίου, της διευθύνουσας επιτροπής ή του εντεταλμένου συμβούλου, είτε πριν είτε μετά τη σύναψη της σύμβασης πλαισίου, δεν μπορούν να καταλογιστούν στο βελγικό κράτος. Ισχυρίζονται ότι υπάρχει πλήρης απουσία εμπλοκής του βελγικού κράτους (κατά την έννοια της νομολογίας «Stardust Marine») στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της SNCB για την εφαρμογή μέτρων υπέρ της IFB.

(107) Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, τα μέτρα που εφαρμόστηκαν από την SNCB υπέρ της IFB είναι μέτρα που αφορούν μια θυγατρική της SNCB που δεν ασκεί έργο παροχής δημόσιων υπηρεσιών αλλά ούτε και συνδέεται με την εκτέλεση του έργου της παροχής δημόσιων υπηρεσιών της SNCB. Συνεπώς, οι δραστηριότητες της IFB είναι δραστηριότητες αποκλειστικά εμπορικές, που δεν εμπίπτουν κατά κανένα τρόπο στο πεδίο της παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Έτσι, πάντα κατά τις βελγικές αρχές, δεν υπόκεινται σε κρατικό έλεγχο αφού σε κάθε δραστηριότητα που δεν ανάγεται σε παροχή δημόσιας υπηρεσίας, οι βελγικές αρχές πρέπει να σέβονται την αυτονομία της SNCB.

(108) Όσον αφορά το ρόλο του κυβερνητικού επιτρόπου, οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι ουδέποτε υπήρξε προσφυγή σχετικά με την υπόθεση IFB και, επομένως, ήταν αναρμόδιες να παρέμβουν, αφού ο κυβερνητικός επίτροπος ουδέποτε διατύπωσε παρατηρήσεις σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της IFB ούτε και άσκησε οποιαδήποτε προσφυγή. Επιπλέον, ισχυρίζονται ότι κατ' ουδένα τρόπο παρενέβησαν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της SNCB για την IFB, ούτε πριν ούτε μετά τη σύναψη της σύμβασης πλαισίου.

(109) Όσον αφορά τα τρία σημεία που επισημαίνει η Επιτροπή στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημεία 143 έως 150), δηλ. την υποβολή του σχεδίου αναδιάρθρωσης προς έγκριση από το βελγικό κράτος, τα άρθρα του τύπου από τα οποία διαφαίνεται ότι υπήρξε σοβαρή παρέμβαση της βελγικής κυβέρνησης στην SNCB κατά τη διάρκεια του 2003, και την έκταση, το περιεχόμενο και τους όρους της σύμβασης πλαισίου, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι τα σημεία αυτά δεν είναι επαρκή προκειμένου να δικαιολογηθεί καταλογισμός κατά την έννοια της νομολογίας *Stardust Marine*.

(110) Όσον αφορά την έγκριση του σχεδίου αναδιάρθρωσης από το βελγικό κράτος, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι η διάταξη αυτή της σύμβασης πλαισίου κατά κανένα τρόπο δεν απέβλεπε στην εκχώρηση οιουδήποτε δικαιώματος στις βελγικές αρχές να εκφέρουν κρίση ως προς το περιεχόμενο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, αλλά οφειλόταν στο γεγονός ότι η SNCB επιθυμούσε το σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως και η σύμβαση πλαίσιο, να ανακοινωθούν στην Επιτροπή.

(111) Όσον αφορά τα άρθρα του τύπου, η βελγική κυβέρνηση θεωρεί ότι σε κανένα σημείο των άρθρων αυτών δεν γίνεται νύξη για παρέμβαση της βελγικής κυβέρνησης στην προκειμένη υπόθεση, για τους ακόλουθους λόγους:

— στο άρθρο που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα La Libre Belgique της 19ης Μαΐου 2003, το γραφείο τύπου της SNCB διευκρινίζει ότι δεν είχε ακόμη ζητηθεί για την υπόθεση IFB το πράσινο φως από την Επιτροπή, λόγω του ότι 'οι ομοσπονδιακές αρχές έχουν και αυτές να πουν ένα λόγο'. Σύμφωνα με τη βελγική κυβέρνηση, τα σχόλια αυτά αφορούν αποκλειστικά την «ανακοίνωση» των μέτρων υπέρ της IFB από το βελγικό κράτος στην Επιτροπή,

— στο άρθρο που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα La Libre Belgique της 18ης Δεκεμβρίου 2002 (όπως δημοσιεύτηκε στον ιστοτόπο www.cheminots.be), αναφέρεται σχετικά με τον κ. Karel Vinck ότι: «Ζητά ικανή ευχέρεια κινήσεων για τη διαχείριση της εταιρίας». Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, επρόκειτο για δήλωση που αφορούσε αποκλειστικά την εκτέλεση του έργου της παροχής δημόσιων υπηρεσιών της SNCB, και που εξέφραζε την ιδέα ότι ναι μεν οι βελγικές αρχές είναι αρμόδιες να συνδιαλέγονται με την SNCB σχετικά με τους προς επίτευξη στόχους στην εκτέλεση του έργου παροχής δημόσιων υπηρεσιών μέσω του διοικητικού οργάνου που προβλέπεται από τον νόμο, η πραγμάτωση όμως των στόχων αυτών ανάγεται στην αρμοδιότητα και ευθύνη του διοικητικού συμβουλίου της.

(112) Τέλος, οι βελγικές αρχές απέστειλαν στην Επιτροπή γραπτή δήλωση του κ. Karel Vinck, διευθύνοντος συμβούλου της SNCB κατά την εποχή των γεγονότων, που επιβεβαιώνει την απουσία οποιασδήποτε εμπλοκής των βελγικών αρχών στο θέμα της εφαρμογής από την SNCB, των μέτρων διάσωσης και αναδιάρθρωσης υπέρ της IFB που αποτελούν αντικείμενο του παρόντος φακέλου. Η επιστολή αυτή, υπογεγραμμένη από τον κ. Vinck στις 17 Νοεμβρίου 2006, παρελήφθη από την Επιτροπή στις 5 Δεκεμβρίου 2006.

(113) Όσον αφορά την έκταση, το περιεχόμενο και τους όρους της σύμβασης πλαισίου, οι βελγικές αρχές επανέλαβαν τη θέση τους σύμφωνα με την οποία, ακόμη κι αν πρόκειται για μέτρα αναδιάρθρωσης με ιδιαίτερη σημασία για το μέλλον της IFB, οι βελγικές αρχές δεν διέθεταν εξουσία έγκρισης, ούτε εξουσία ελέγχου σε βάθος ή δικαίωμα διαβούλευσης στην παρούσα υπόθεση.

3.2.3. *Αρχή του ιδιώτη επενδυτή υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς.*

(114) Το Βέλγιο θεωρεί ότι, σύμφωνα με τη συλλογιστική που αναπτύχθηκε από την Επιτροπή στην απόφαση *ABX Logistics* [14] η Επιτροπή πρέπει να αναλύσει ξεχωριστά τα κεφάλαια που διέθεσε η SNCB στην IFB για τη χρηματοδότηση της αποεπένδυσης στις γαλλικές θυγατρικές της και τα κεφάλαια που χορήγησε η SNCB στην IFB για τη χρηματοδότηση της συνέχισης των δραστηριοτήτων της στο Βέλγιο.

3.2.3.1. Αποεπένδυση των γαλλικών συμμετοχών

(115) Στην απόφαση *ABX Logistics*, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι εφόσον η ABX France δεν ήταν σε θέση να αναλάβει μόνη της το κόστος της αποεπένδυσης, η SNCB, αναλαμβάνοντας το κόστος αυτό, συμπεριφερόταν ως ένας «συνετός ιδιώτης επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς».

(116) Το Βέλγιο θεωρεί ότι το ίδιο συμπέρασμα ισχύει και όσον αφορά το κόστος της αποεπένδυσης της IFB στις γαλλικές συμμετοχές της και επιχειρεί να αποδείξει ότι η IFB, για κάθε εταιρία, επέλεξε τη λιγότερο δαπανηρή λύση.

(117) Όσον αφορά την Acimar, το Βέλγιο παρουσίασε τον κατωτέρω πίνακα:

Acimar — Δικαστικός διακανονισμός ακολουθουμένος από εκκαθάριση

Οικονομική κατάσταση 2002

(σε εκατ. EUR)

	2001	2002
Κύκλος εργασιών		
EBT		
Σύνολο ισολογισμού (31.12.)		
Ίδια κεφάλαια (31.12.)		

Κόστος εναλλακτικών

(σε εκατ. EUR)

	Εκτέλεση της σύμβασης	Δικαστικός διακανονισμός
Cash Drain 1.1.2003-31.12.2005		
Απομειώσεις απαιτήσεων 31.12.2002		
Σύνολο	– 14,7	– 3,9

Σχόλια

— Οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2002 για την αναθεώρηση των συμβατικών όρων απέτυχαν. Η σύμβαση είχε διάρκεια μέχρι τις 31.12.2005.

— Η εκτέλεση της σύμβασης επέβαλλε ένα σημαντικό ετήσιο cash drain

— Υπό τις συνθήκες αυτές, ο δικαστικός διακανονισμός αντιπροσώπευε τη λιγότερο δαπανηρή λύση.

— Κατά το χρονικό διάστημα του διακανονισμού, οι ζημίες εκμετάλλευσης χρηματοδοτήθηκαν από τον πελάτη

— Η Acimar διέκοψε τη λειτουργία της στις 1.9.2003.

[14] Απόφαση της 7ης Δεκεμβρίου 2005, υπόθεση C(2005)4447 (ΕΕ L 383 της 28.12.2006, σ. 21).

(118) Όσον αφορά την NFTI-ou, το Βέλγιο παρουσίασε τον ακόλουθο πίνακα:

NFTIou — Μεταβίβαση

Οικονομική κατάσταση 2002

(σε εκατ. EUR)

	2001 (*)	2002
Κύκλος εργασιών		
EBT		
Σύνολο ισολογισμού (31.12.)		
Ίδια κεφάλαια (31.12.)		

(*) από 1.5.2001 έως 31.12.2001

Κόστος εναλλακτικών

(σε εκατ. EUR)

	Συνέχιση	Μερική πώληση
Αύξηση κεφαλαίου + αποπληρωμή δανείου ING		
Σχέδιο ανόρθωσης		
Προεξοφλούμενο cash drain (ετήσιο CH – 3,7 εκατ. EUR) (100 % υποσχετική επιστολή)		
Μείωση αξίας συμμετοχής		
Μείωση αξίας απαιτήσεων 31.12.2002		
Τίμημα πώλησης (1 EUR) — συμμετοχή 30 %		
Σύνολο	– 36,2	– 18,5

Σχόλια

— Βάσει «υποσχετικής επιστολής», η IFB ήταν υποχρεωμένη να εισφέρει στον τρέχοντα λογαριασμό

— Η IFB είχε μπει εγγυητής σε τραπεζικό δάνειο της NFTIou την αποπληρωμή του οποίου είχε ζητήσει η ING

— Υπό τις συνθήκες αυτές, η IFB διαπραγματεύθηκε με τον άλλο μέτοχο, την Port Autonome de Dunkerque («PAD»):

  — Αύξηση κεφαλαίου της NFTIou μέρος της οποίας καλύφθηκε από την IFB

  — Την αποδέσμευση της IFB από τις υποχρεώσεις της βάσει της υποσχετικής επιστολής, την PAD της υποχρέωσης να αναζητήσει αγοραστή για το υπόλοιπο της συμμετοχής της IFB στην NFTIou, με μεταβίβαση σε συμβολική τιμή στην PAD μέρους της συμμετοχής της IFB στην NFTIou ώστε αυτή να κατέβει στο 30 % (συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής μέσω της DPD)και την ανάληψη από

— Η πώληση της εναπομένουσας συμμετοχής του 30 % είναι σε εξέλιξη

(119) Το Βέλγιο ενημέρωσε την Επιτροπή ότι ουδέποτε υπήρξε σκέψη για κήρυξη της NFTI-ou σε πτώχευση, δεδομένου ότι η συνέχιση των δραστηριοτήτων της NFTI-ou παρουσίαζε προοπτικές κερδοφορίας. Σύμφωνα με το Βέλγιο, η πώληση της εκ 30 % συμμετοχής της IFB στην CMA-CGM στις 2 Νοεμβρίου 2006 […] και η ολοκληρωτική ανάκτηση των χορηγηθεισών πιστώσεων υπό μορφή προκαταβολών σε τρέχοντα λογαριασμό αποδεικνύουν τη βιωσιμότητα της εν λόγω εταιρίας.

(120) Όσον αφορά την IFB France, η οποία στη συνέχεια μετονομάστηκε σε AGEP, το Βέλγιο παρουσίασε τον ακόλουθο πίνακα:

IFB France (AGEP) — Μεταβίβαση στην NFTI-ou

Οικονομική κατάσταση 2002

(σε εκατ. EUR)

	2001	2002
Κύκλος εργασιών		
EBT		
Σύνολο ισολογισμού (31.12.)		
Ίδια κεφάλαια (31.12.)		

Κόστος εναλλακτικών

(σε εκατ. EUR)

	Εκκαθάριση	Μεταβίβαση στην NFTIou
Παραίτηση από απαιτήσεις		
Μείωση αξίας συμμετοχής		
Υπεραξίες από τη μεταβίβαση των μετοχών		
Εταιρικό παθητικό (14 ΙΠΑ)		
Σύνολο	– 1,7	– 0,8

Σχόλια

— Απέναντι στον κίνδυνο αναγκαστικής εκκαθάρισης ή κήρυξης σε πτώχευση, η IFB διαπραγματεύθηκε με την PAD τη μεταβίβαση των τίτλων της IFB France στην NFTIou αλλά μέσω παραίτησης της IBF από τις απαιτήσεις της

— Η εκκαθάριση της εταιρίας θα είχε πολύ μεγαλύτερο κόστος (μείωση αξίας συμμετοχής, κίνδυνο κάλυψης του παθητικού ως εκ της ιδιότητας του ιδρυτή και/ή μοναδικού εκ των πραγμάτων διοικούντος)

EBT = Κέρδη προφόρων

(121) Όσον αφορά την Dry Port Dunkerque, το Βέλγιο παρουσίασε τον ακόλουθο πίνακα:

Dry Port Dunkerque (DPD) — Εκκαθάριση με μερική πώληση

Οικονομική κατάσταση 2002

(σε εκατ. EUR)

	2001	2002
Κύκλος εργασιών		
EBT		
Σύνολο ισολογισμού (31.12.)		
Ίδια κεφάλαια (31.12.)		

Κόστος εναλλακτικών

(σε εκατ. EUR)

	Εκκαθάριση	Εκκαθάριση με μερική πώληση ενεργητικού
Προεξοφλούμενο cash drain (ετήσιο CH – 0,5 εκατ. EUR) (100 % υποσχετική επιστολή)		
Μείωση αξίας απαιτήσεων		
Μείωση αξίας συμμετοχής		
Σύνολο	– 10,4	– 7,9

Σχόλια

— Υποσχετική επιστολή υποχρέωνε την IFB να εισφέρει στον τρέχοντα λογαριασμό για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών της DPD

— Μετά την αποεπένδυση στην NFTIou, αναζητήθηκε αγοραστής για συμμετοχή στην DPD χωρίς όμως αποτέλεσμα

— Η IFB διαπραγματεύθηκε τη φιλική εκκαθάριση της DPD, μέσω μεταβίβασης σε συμβολική τιμή της συμμετοχής του 8,6 % στην NFTIou

(122) Όσον αφορά την SSTD, το Βέλγιο παρουσίασε τον ακόλουθο πίνακα:

SSTD: Μεταβίβαση

Σχετικά:

— Η IFB είχε συμμετοχή 50 %

— Η SSTD είχε μια κερδοφόρο δραστηριότητα που συνεχίστηκε μέχρι τις αρχές του 2005

— Στα τέλη του 2004, η SSTD έχασε τον κυριότερο πελάτη της (που αντιπροσώπευε το 40 % του κύκλου εργασιών της)

— Η απώλεια αυτή προκάλεσε την απόφαση πώλησης της συμμετοχής στην SSTD

— Η πώληση της συμμετοχής έγινε στις αρχές του 2005 και πραγματοποιήθηκε με αμελητέα υπεραξία (θετικό αποτέλεσμα αλλά αμελητέο ως προς τις ανάγκες χρηματοδότησης)

(123) Οι βελγικές αρχές, με βάση τα παραπάνω, συμπεραίνουν ότι η λύση που επιλέχθηκε από την IFB για τις γαλλικές θυγατρικές της ήταν η πλέον συμφέρουσα.

3.2.3.2. Αναδιάρθρωση και συνέχιση των δραστηριοτήτων της IFB στο Βέλγιο

(124) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης και συνέχισης των δραστηριοτήτων της IFB στο Βέλγιο, το Βέλγιο θεωρεί επίσης ότι η SNCB ενήργησε όπως θα είχε ενεργήσει ένας συνετός πιστωτής/επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, διότι το οικονομικό αποτέλεσμα της εναλλακτικής λύσης — της διακοπής των δραστηριοτήτων στο Βέλγιο — ήταν πολύ λιγότερο ελκυστικό για την SNCB, αφού θα ήταν πιο δαπανηρό.

(125) Το Βέλγιο παρουσίασε τους ακόλουθους λογαριασμούς για να καταδείξει το εικαζόμενο κόστος εκκαθάρισης των δραστηριοτήτων της IFB στο Βέλγιο και το εικαζόμενο κόστος συνέχισης των δραστηριοτήτων της, με αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου.

α) ***Καθαρό κόστος για την SNCB σε περίπτωση πτώχευσης της IFB το 2003***

(126) Το Βέλγιο προσδιόρισε την καθαρή παρούσα αξία της IFB από τον ισολογισμό της IFB της 31ης Δεκεμβρίου 2002. Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, η αξία των ακινητοποιήσεων της IFB που θα μπορούσαν να ρευστοποιηθούν σε περίπτωση πτώχευσης της IFB τον Ιανουάριο του 2003 περιλάμβανε αφενός τις ενσώματες ακινητοποιήσεις και, αφετέρου, τις χρηματοοικονομικές ακινητοποιήσεις (συμμετοχές).

(127) Για τις ενσώματες ακινητοποιήσεις, το Βέλγιο υπολογίζει ένα ποσό ύψους 6,9 εκατ. EUR. Για να δικαιολογήσει τον υπολογισμό αυτό, το Βέλγιο παραπέμπει στη μελέτη «Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival» ([15]), σύμφωνα με τα πορίσματα της οποίας το ποσοστό ανάκτησης από το σύνολο των απαιτήσεων σε ένα σενάριο πτώχευσης είναι κατά μέσο όρο 33 %. Στον υπολογισμό του ανακτώμενου ποσού, το Βέλγιο εφάρμοσε το ποσοστό αυτό στις ενσώματες ακινητοποιήσεις που εμφανίζονταν στον ισολογισμό της IFB για συνολικό ποσό 20,9 εκατ. EUR (με εξαίρεση τις υπό κατασκευή ακινητοποιήσεις ύψους 1,9 εκατ. EUR, για τις οποίες το θεωρηθέν ποσοστό ανάκτησης ήταν μηδέν).

(128) Για τις χρηματοοικονομικές ακινητοποιήσεις (συμμετοχές), το Βέλγιο υπολόγισε ένα ποσό 1,9 εκατ. EUR, που αντιστοιχεί στο σύνολο της λογιστικής τους αξίας στον ισολογισμό της IFB της 31ης Δεκεμβρίου 2002.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, που δημοσιεύτηκε στο *Journal of Financial Economics* (#58, 2000) και πραγματοποιήθηκε με ανάλυση στοιχείων από 263 επιχειρήσεις στη Σουηδία.

(129) Για το κυκλοφορούν ενεργητικό, το Βέλγιο προτείνει τις ακόλουθες εκτιμήσεις αξίας:

— εμπορικές απαιτήσεις της IFB: οι απαιτήσεις αυτές ανέρχονταν συνολικά στο ποσό των 25,6 εκατ. EUR από τα οποία τα 18 εκατ. θεωρούνται ανακτήσιμα, ποσό που αντιστοιχεί σε ποσοστό ανάκτησης 70 % για τις βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις. Το ποσοστό αυτό βασίζεται στο μέσο όρο που προσδιορίζεται στη μελέτη «Liquidation of Ormet Corporation» ([16]),

— άλλες απαιτήσεις της IFB: οι απαιτήσεις αυτές ανέρχονται συνολικά στο ποσό των 7 εκατ. EUR από τα οποία τα 4,5 εκατ. θεωρούνται ανακτήσιμα. Το ποσό των 7 εκατ. EUR μπορεί να χωριστεί σε 2,5 εκατ. απαιτήσεις από τις θυγατρικές DPD και OCHZ, και 4,5 εκατ. ΦΠΑ. Όσον αφορά το ΦΠΑ, το ποσοστό ανάκτησης θεωρείται ότι είναι 100 %, ενώ για τις δύο θυγατρικές το ποσοστό ανάκτησης θεωρείται 0 %,

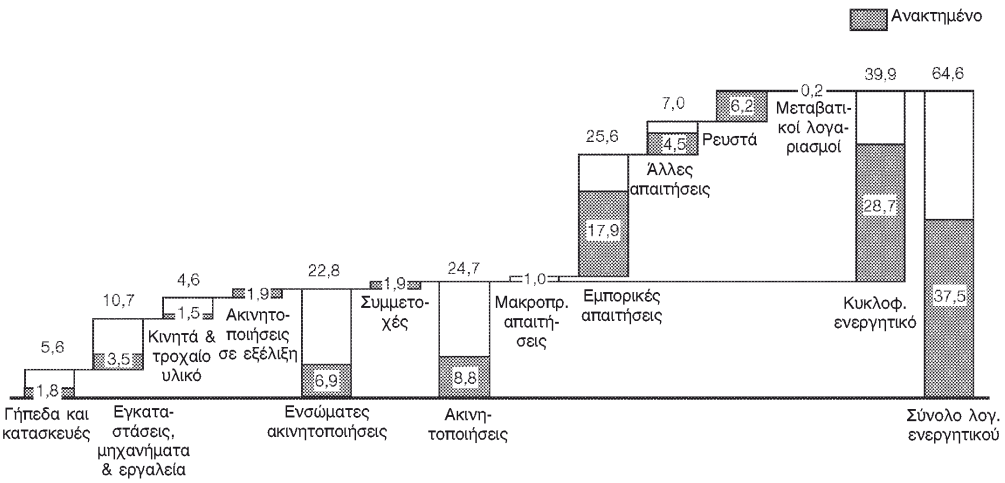
— ρευστά διαθέσιμα και μεταβατικοί λογαριασμοί: ανέρχονταν συνολικά στο ποσό των 6,4 εκατ. EUR, που θεωρείται εξ ολοκλήρου ανακτήσιμο.

(130) Η εφαρμογή του συνόλου αυτών των ποσοστών ανάκτησης οδηγεί σε συνολική ανάκτηση 37,5 εκατ. EUR με την υπόθεση πτώχευσης/εκκαθάρισης της IFB, όπως δεικνύεται στο σχήμα 2.

Σχήμα 2

Ανάκτηση ενεργητικού

(Εκατ. EUR)



Ποσοστό ανάκτησης %	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100
Δείκτης αναφοράς (%) (*)	33	33	33	—	100	—	55—85	Βλ. παρατηρήσεις	—	—
Παρατηρήσεις	Zeebruge Berchem	Εξοπλισμός τερμ.σταθμ.	Κυρίως βαγόνια	—	Επανεκτίμηση το 2002	Δάνειο DPD		Απαιτήσεις επί DPD & OCHZ (2,5) + ΦΠΑ (4,5)	—	—

(*) Βάσει των ποσοστών ανάκτησης των εγγυημένων δανείων που συνδέονται με ορισμένους τύπους εγγυήσεων και του άρθρου του K. S. Thorburn

Πηγή: Jurisprudence Etats-Unis; K.S.Thomson (2000), «Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival», Journal of Financial Economics

([16]) (Η Ormet Corporation κατέθεσε τον ισολογισμό της στις 30 Ιανουαρίου 2004 και υπέβαλε σχέδιο αναδιοργάνωσης στα αρμόδια δικαστήρια το Σεπτέμβριο του 2004). Οι βελγικές αρχές σημειώνουν ότι το ποσοστό αυτό είναι σημαντικά υψηλότερο από το ποσοστό του 33 % που χρησιμοποιήθηκε από τον καθηγητή Thorburn στην προαναφερθείσα μελέτη του.

(131) Στη συνέχεια, οι βελγικές αρχές αφαιρούν από το αναμενόμενο να ανακτηθεί ποσό το παθητικό της IFB. Το παθητικό αυτό ανερχόταν συνολικά στα 76,9 εκατ. EUR, χωρίς να υπολογίζεται το χρέος των 63 εκατ. EUR προς την SNCB βάσει των ανεξόφλητων τιμολογίων της περιόδου 2000-2002. Το παθητικό αυτό αναλύεται ως εξής:

α) κοινωνικό παθητικό: εκτιμώμενο συνολικό ποσό 2,9 εκατ. EUR για το σύνολο των υπαλλήλων της IFB, εξαιρουμένων των αποσπασμένων στην IFB υπαλλήλων της SNCB.

β) φόροι, μισθοί και κοινωνική ασφάλιση: οφειλόμενο αλλά μη καταβεβλημένο ποσό 1,4 εκατ. EUR (από τον ισολογισμό της 1ης Ιανουαρίου 2003).

γ) προβλέψεις και αναβαλλόμενοι φόροι: υπολογίστηκε ένα ποσό 34,7 εκατ. EUR από ένα σύνολο 40,8 εκατ. EUR εγγεγραμμένο στο παθητικό του ισολογισμού της 31ης Δεκεμβρίου 2002. Η απόκλιση αυτή εξηγείται από τις ακόλουθες εγγραφές, οι οποίες δεν θα λαμβάνονταν υπόψη σε περίπτωση εκκαθάρισης της IFB:

— συντήρηση τερματικών σταθμών: 3,3 εκατ. EUR,

— συντήρηση για δραστηριότητες εφοδιαστικής: 0,9 εκατ. EUR,

— προβλέψεις για αναδιάρθρωση του προσωπικού: 1,9 εκατ. EUR·

δ) χρηματοπιστωτικό χρέος της IFB, συνολικού ύψους 15 εκατ. EUR. Το χρέος των 15 εκατ. EUR, το οποίο οφειλόταν σε πιστωτικά ιδρύματα […], είχε συναφθεί με εγγύηση τις εμπορικές απαιτήσεις της IFB. Για το λόγο αυτό, και προκειμένου να διατηρηθεί η αξιοπιστία της SNCB στην τραπεζική αγορά, είναι σαφές ότι το χρέος αυτό θα καταβαλλόταν στα πιστωτικά ιδρύματα πριν από την ενδεχόμενη κάλυψη των απαιτήσεων της SNCB.

ε) εμπορικό χρέος προς άλλους οργανισμούς εκτός της SNCB, συνολικού ύψους 22,9 εκατ. EUR.

Από τους παραπάνω υπολογισμούς προκύπτει ότι η αξία του καθαρού ενεργητικού της IFB για την SNCB θα ανερχόταν, εξαιρουμένων των χρεών προς την SNCB, σε -39,4 εκατ. EUR, ήτοι η αξία του ανακτήσιμου ενεργητικού (37,5 εκατ. EUR) από την οποία αφαιρείται το συνολικό ποσό των υποχρεώσεων του παθητικού που πρέπει να καλυφθούν (76,9 εκατ. EUR), χωρίς τα χρέη προς την SNCB.

(132) Οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι, σε περίπτωση εκκαθάρισης, η SNCB, για να αποφύγει τη σπίλωση της εμπορικής της φήμης, θα αναλάμβανε το κόστος του καθαρού αρνητικού ενεργητικού της IFB αφού, όπως επισημαίνουν, οι περισσότεροι από τους πιστωτές της IFB είναι και πελάτες, προμηθευτές, πιστωτές, χρεώστες ή εταίροι της SNCB.

(133) Επιπλέον, η διακοπή των δραστηριοτήτων της IFB, θα συνεπαγόταν, πάντοτε κατά βελγική κυβέρνηση, ένα σημαντικό κοινωνικό παθητικό για την SNCB, το οποίο μπορεί να εκτιμηθεί σε 530 ΙΠΑ (ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης) ([17]). Αυτά τα 530 ΙΠΑ αναλύονται ως εξής:

— αφενός, τα 50 περίπου άτομα από το προσωπικό της SNCB που είναι αποσπασμένα στην IFB και θα έπρεπε να επανενσωματωθούν στην SNCB σε περίπτωση πτώχευσης,

([17]) Στην εκτίμηση του κοινωνικού παθητικού δεν λαμβάνεται υπόψη ο αντίκτυπος που θα είχε η πτώχευση της IFB στον όμιλο οικονομικών συμφερόντων OCHZ για το κοινωνικό παθητικό της IFB. Πράγματι, η πτώχευση ενός μέλους ΟΟΣ προκαλεί αυτοδίκαια τη διάλυση του εν λόγω ΟΟΣ.

— αφετέρου, περίπου 480 ΙΠΑ της SNCB των οποίων η απασχόληση εξαρτιόταν από τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της IFB. Η εκτίμηση αυτή προέρχεται από τον ακόλουθο υπολογισμό. Το μερίδιο της IFB στο συνολικό κύκλο εργασιών του τομέα Εμπορεύματα της SNCB ανέρχεται στο 8,1 %. Η σχέση αυτή, εφαρμοζόμενη στο σύνολο του προσωπικού της SNCB που απασχολούνταν, άμεσα ή έμμεσα, στον τομέα Εμπορεύματα στις 31.12.2002, δείχνει ότι περίπου 609 ΙΠΑ εξαρτιόνταν από τις δραστηριότητες της IFB. Από αυτά τα 609 ΙΠΑ, υποτέθηκε ότι 129, ήτοι το 21 %, μπορούσαν να διατηρήσουν μια ορισμένη απασχόληση παρά την πτώχευση της IFB, μετά από ειδικές πρωτοβουλίες της SNCB για την ανάκτηση μέρους της διακίνησης που κάλυπτε προηγουμένως η IFB. Το ποσοστό αυτό του 21 % αντιστοιχεί στο ποσοστό θέσεων απασχόλησης της Sabena που μπόρεσαν να διασωθούν με την ίδρυση της SN Brussels Airlines μετά την πτώχευση της Sabena.

(134) Η βελγική κυβέρνηση θεωρεί ότι, δεδομένου ότι κατά την εν λόγω εποχή η SNCB τελείωνε την εκπόνηση του επιχειρησιακού της σχεδίου «MOVE 2007», το οποίο προέβλεπε την κατάργηση 10 000 θέσεων εργασίας, ήτοι του ενός τετάρτου περίπου του προσωπικού της, μεταξύ 2003 και 2007, οι δυνατότητες επανένταξης του πλεονάζοντος προσωπικού από την παύση των δραστηριοτήτων της IFB ήταν πρακτικώς μηδενικές, είτε επρόκειτο για το αποσπασμένο προσωπικό που θα επανερχόταν στην SNCB είτε για το προσωπικό που συνδέεται με τον τομέα Εμπορεύματα που παρέμενε στην SNCB.

(135) Συνεπώς, η βελγική κυβέρνηση προτείνει να προστεθεί στο άμεσο κόστος του αρνητικού καθαρού ενεργητικού της IFB το κόστος του πλεονάζοντος με τον τρόπο αυτό προσωπικού της SNCB για την περίοδο τουλάχιστον των πέντε ετών από το 2003 έως το 2007. Με μέσο πλήρες μισθολογικό κόστος 46 200 EUR ανά ΙΠΑ κατ' έτος […], το συνολικό κόστος αυτού του κοινωνικού παθητικού θα ανερχόταν λοιπόν στα 122,4 εκατ. EUR.

(136) Για να δικαιολογήσει αυτό τον υπολογισμό, το Βέλγιο διευκρινίζει κατ' αρχήν ότι το προσωπικό της SNCB που θα πλεόναζε μετά την παύση των δραστηριοτήτων της IFB δεν ήταν δυνατόν να απολυθεί, δεδομένου ότι το εν λόγω προσωπικό έχει καθεστώς «μονίμου υπαλλήλου» ([18]).

(137) Μετά τη συνάντηση εργασίας της 1ης Ιουνίου 2006, οι βελγικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή ένα λιγότερο απαισιόδοξο σενάριο υπολογισμού του καθαρού ενεργητικού και του κοινωνικού παθητικού που θα επωμιζόταν η SNCB σε περίπτωση εκκαθάρισης της IFB. Στο σενάριο αυτό προτείνονται οι ακόλουθες δύο αλλαγές:

— η SNCB δεν θα κάλυπτε το σύνολο των χρεών, αλλά μόνον των πιστωτών που ήταν πελάτες […], προμηθευτές […] ή εταίροι […] της SNCB. με την παραδοχή αυτή, το ύψος του παθητικού της IFB που θα κάλυπτε η SNCB θα ανερχόταν σε 13 εκατ. EUR […].,

— ο αγοραστής των δραστηριοτήτων της IFB θα συνέχιζε να χρησιμοποιεί σε μεγάλο βαθμό τις υπηρεσίες της SNCB. με την παραδοχή αυτή, το 79 % των 609 ΙΠΑ που απασχολούνταν από την SNCB παρέχοντας έμμεση υποστήριξη στις δραστηριότητες της IFB, θα μπορούσαν να διατηρήσουν την εργασία τους· με την παραδοχή αυτή, η πρόσθετη εταιρική επιβάρυνση της SNCB θα περιοριζόταν στα 41,1 εκατ. EUR (αυτό το τελευταίο ποσό αντιστοιχεί στο κόστος μισθοδοσίας των 50 ΙΠΑ αποσπασμένων από την SNCB στην IFB καθώς και στο 21 % των προαναφερθέντων 609 ΙΠΑ).

([18]) Πράγματι, ο κανονισμός προσωπικού της SNCB δεν προβλέπει τη δυνατότητα απόλυσης μονίμων υπαλλήλων παρά μόνο κατά τη δοκιμαστική περίοδο ή λόγω πειθαρχικού αδικήματος.

(138) Το συνολικό κόστος που θα επωμιζόταν η SNCB σε περίπτωση εκκαθάρισης της IFB με τα δύο αυτά σενάρια, όπως εκτιμάται από τις βελγικές αρχές, παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

	Καθαρό κόστος — ποσά που αναφέρονται στην απάντηση	Διαφορά με τις «αισιόδοξες» παραδοχές	Καθαρό κόστος — προσαρμοσμένα ποσά
Σύνολο λογιστικού ενεργητικού	64,6		64,6
Μη ανακτήσιμο ενεργητικό	– 27,1		– 27,1
Εταιρικό κόστος	– 2,9		– 2,9
Φόροι, αμοιβές και κοινωνική ασφάλιση	– 1,4		– 1,4
Προβλέψεις και αναβαλλόμενοι φόροι	– 34,7		– 34,7
Απαιτήσεις προτεραιότητας & άλλα χρηματο- οικονομικά χρέη	– 15		– 15
Εμπορικό χρέος εκτός SNCB	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
Αξία ανάκτησης	– 39,4		– 29,5
Κοινωνικό παθητικό για την SNCB	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
Καθαρό κόστος για την SNCB σε περίπτωση πτώχευσης της IFB	– 161,8		– 70,6

β) ***Εκτίμηση αξίας της IFB με το σενάριο της συνέχισης των δραστηριοτήτων***

(139) Το Βέλγιο προτείνει να υπολογιστεί η αξία της IFB για το σενάριο της «συνέχισης δραστηριοτήτων» με τη μέθοδο των προεξοφλημένων ταμειακών ροών («discounted cash flows» ή «DCF»). Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη στην ανάλυση αυτή είναι οι εξής:

(140) Η ανάλυση DCF για περίοδο 10 ετών βασίζεται στον ισολογισμό της IFB της 31ης Δεκεμβρίου 2002, καθώς και στο σχέδιο αναδιάρθρωσης που εκπονήθηκε το Φεβρουάριο-Μάρτιο 2003, που περιλαμβάνει προβολές μέχρι το τέλος του 2005. Για το 2006, έτος κατά το οποίο με την αναδιάρθρωση της IFB επιτυγχάνεται η σταθεροποίηση της επιχείρησης, τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης προσδιορίστηκαν στο επίπεδο του 3,2 % του κύκλου εργασιών. Από το 2006, η υπόθεση εργασίας είναι μια ετήσια αύξηση 3 % του κύκλου εργασιών που οδηγεί, με σταθερά περιθώρια, σε 3 % αύξηση των προ φόρων αποτελεσμάτων. Οι προκύπτουσες ταμειακές ροές προεξοφλούνται με μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (WACC) 8 %. Η αξία των τερματικών σταθμών υπολογίστηκε με την παραδοχή μιας σταθερής ανάπτυξης 3 %.

(141) Με τους υπολογισμούς αυτούς, η αξία της επιχείρησης αποτιμάται στο ύψος των 29,1 εκατ. EUR περίπου (εκτός συμμετοχών και προβλέψεων), όπως φαίνεται στο σχήμα 4.

Σχήμα 4

Αξία της IFB με βάση τις προεξοφλημένες ταμειακές ροές υποθέσεις και αποτελέσματα

(Χιλιάδες ευρώ)

Υποθέσεις

— Οι ταμειακές ροές υπολογίζονται βάσει των αποτελεσμάτων προ φόρων που περιέχονται στα σχέδια αναδιάρθρωσης 2003, των οποίων οι προβλέψεις φθάνουν ως τέλος 2005

— Τα αποτελέσματα τροποποιήθηκαν ως εξής:

  — Το 2006, προβλεπόμενο καθαρό περιθώριο 3,2 % (*) (που αντιστοιχεί σε αποτελέσματα προ φόρων ύψους 1 800 000 ευρώ)

  — Από το 2006, προβλεπόμενος ρυθμός αύξησης αποτελεσμάτων προ φόρων 3 % (*)

  — Μηδενικοί φόροι

  — Καταβολή τόκων 527 000 ευρώ το 2003 που υποτίθενται σταθεροί και προστίθενται στο αποτέλεσμα

  — Προβλεπόμενη σταθερή απόσβεση βάσει των στοιχείων του 2002, που προστίθεται στο αποτέλεσμα

  — Προβλεπόμενες σταθερές κεφαλαιακές δαπάνες με βάση τις αποσβέσεις, αφαιρούμενες για την αντιστάθμιση των αποσβέσεων

  — Εξέλιξη των κεφαλαίων κίνησης με βάση ένα ρυθμό ανάπτυξης 3 % από το 2004

— Οι ταμειακές ροές υπολογίζονται για 10 χρόνια και προεξοφλούνται με μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου 8 % (*)

Ανάλυση ταμειακών ροών	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2012**
— Αποτελέσματα προ φόρων	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Φόροι	—	—	—	—	—
— Συν οι καταβολές τόκων	527	527	527	527	527
— Αποτελέσματα προ τόκων και φόρων	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Συν οι αποσβέσεις	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης (**)	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Επενδύσεις σε					
— Δαπάνες κεφαλαίου	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— Κεφάλαια κίνησης	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Ταμειακές ροές	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— ΚΠΑ (***) ταμειακών ροών	**6 962**				
— Τελική παρούσα αξία	**22 135**				
— Αξία επιχείρησης	**29 096**				

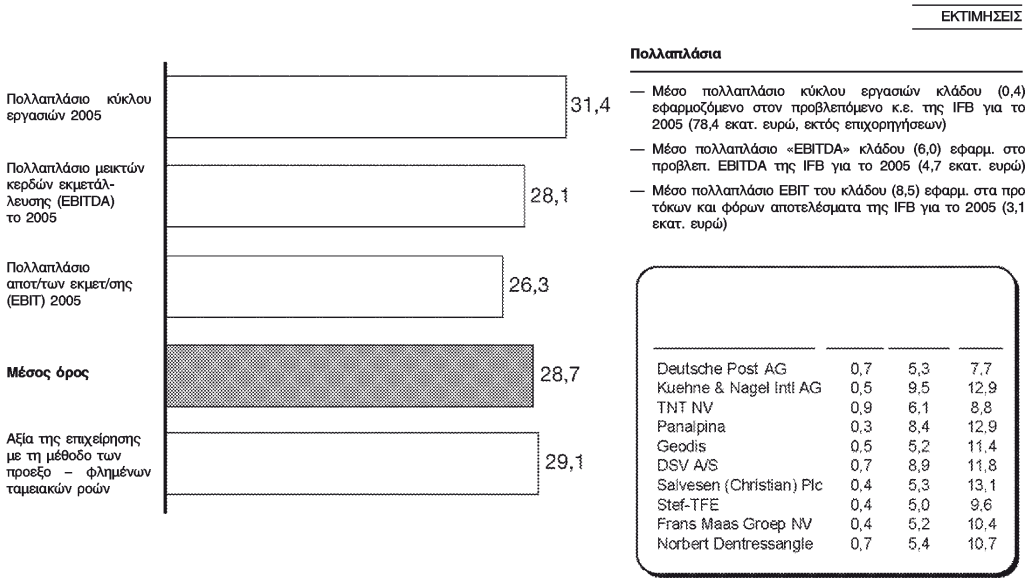
(*) Πρακτικές του κλάδου.
(**) EBITDA.
(***) Καθαρή παρούσα αξία.

(142) Σύμφωνα με τη βελγική κυβέρνηση, η ανάλυση βάσει πολλαπλασίων (συναρτήσει των αποτελεσμάτων του 2005) επιβεβαιώνει το αποτέλεσμα που ελήφθη με τη μέθοδο DCF. Πράγματι, η εκτίμηση της αξίας με τη μέθοδο των «πολλαπλασίων» (με πολλαπλάσια πιο συνετά από τους μέσους όρους του κλάδου) εμφανίζει την αξία της επιχείρησης στα 28,7 εκατ. EUR περίπου, όπως φαίνεται στο σχήμα 5.

Σχήμα 5

Αξία της IFB

(Εκατ. EUR)



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

Πηγή: IFB; Analyst reports

(143) Η βελγική κυβέρνηση θεωρεί ότι τα πραγματικά αποτελέσματα της IFB κατά τα έτη 2003, 2004 και 2005 επιβεβαιώνουν επίσης ότι η αποτίμηση DCF, και οι παραδοχές στις οποίες βασίστηκε, ήταν ρεαλιστικές.

(144) Η βελγική κυβέρνηση θεωρεί ότι στην αξία που υπολογίστηκε για την IFB εκτός συμμετοχών και προβλέψεων πρέπει να προστεθούν και οι συμμετοχές που διατηρεί η IFB, ήτοι 1,9 εκατ. EUR, όπως καταγράφονται λογιστικά στο ενεργητικό του ισολογισμού της IFB της 31ης Δεκεμβρίου 2002.

(145) Η συνολική λοιπόν αξία της IFB, συμπεριλαμβανομένων των συμμετοχών, την 31η Δεκεμβρίου 2002 ανερχόταν στα 31 εκατ. EUR.

(146) Από την αξία αυτή πρέπει, πάντοτε κατά τη βελγική κυβέρνηση, να αφαιρεθεί η αξία των προβλέψεων, που εκτιμάται στα 34,2 εκατ. EUR ([19]), καθώς και το χρηματοοικονομικό χρέος που ανέρχεται στα 15 εκατ. EUR.

(147) Στο σενάριο λοιπόν της συνέχισης δραστηριοτήτων, η προκύπτουσα καθαρή αξία για τη συμμετοχή της SNCB στην IFB ανέρχεται στα -18,2 εκατ. EUR. Οι σχετικοί υπολογισμοί φαίνονται στο σχήμα 6.

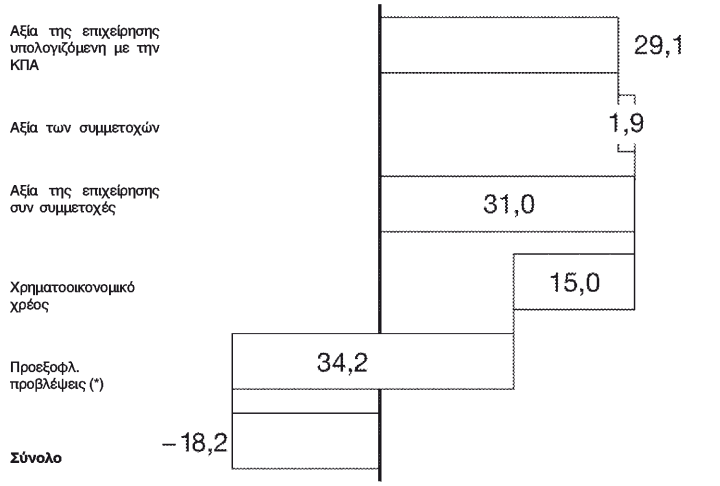
(148) Όπως και στην προηγούμενη εκτίμηση του κόστους που συνεπάγεται για την SNCB η εκκαθάριση της IFB, στους προηγούμενους υπολογισμούς δεν λαμβάνεται υπόψη το χρέος των 63 εκατ. EUR από τα ανεξόφλητα τιμολόγια της περιόδου μεταξύ 2000 και 2002.

([19]) Το ποσό αυτό προέρχεται από την προεξόφληση των ταμειακών ροών που σχετίζονται με τις προβλέψεις των 40,8 εκατ. EUR που προβλέπονται στον ισολογισμό της 31.12.2002.

Σχήμα 6

Αξιολόγηση της επενδυτικής επιλογής, ΙΑΝ. 2003

(Εκατ. EUR)



(*) ΚΠΑ του συνόλου των προβλέψεων του ισολογισμού τέλους 2002 που καταβλήθηκαν από 2003 έως 2006

Πηγή: IFB

γ) ***Σύγκριση των δύο σεναρίων και συμπέρασμα***

(149) Σύμφωνα λοιπόν με την ανάλυση της βελγικής κυβέρνησης, τα δύο σενάρια δίνουν τα εξής αποτελέσματα:

— το καθαρό κόστος για την SNCB από την πτώχευση και εκκαθάριση της IFB θα ήταν μία καθαρή ζημία 161,8 εκατ. EUR (που περιορίζεται στα 70,6 εκατ. EUR με την αναθεωρημένη εκτίμηση).

— η απόφαση της επένδυσης 15 εκατ. EUR προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στην IFB να συνεχίσει τη λειτουργία της, θα οδηγούσε σε σημαντική μείωση των απωλειών αξίας για την SNCB, απώλεια που δεν υπερβαίνει το ποσό των 18,2 εκατ. EUR και που αντιπροσωπεύει κέρδος 143,6 εκατ. EUR σε σχέση με το σενάριο της πτώχευσης και εκκαθάρισης (52,4 εκατ. EUR σε σχέση με την αναθεωρημένη εκτίμηση).

(150) Συνεπώς, η βελγική κυβέρνηση θεωρεί ότι η SNCB, εφαρμόζοντας τα υπό εξέταση μέτρα, ενήργησε όπως θα είχε ενεργήσει ένας ιδιώτης επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

3.2.4. *Μη νόθευση του ανταγωνισμού*

(151) Τέλος, όσον αφορά το τμήμα των μέτρων που αποσκοπεί στη χρηματοδότηση της αποεπένδυσης στις γαλλικές θυγατρικές, το Βέλγιο θεωρεί ότι η παροχή ενίσχυσης το ύψος της οποίας περιορίζεται αυστηρά στο πραγματικό κόστος που συνεπάγεται η διακοπή μιας δραστηριότητας, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οδηγεί σε νόθευση του ανταγωνισμού. Έτσι, για το λόγο αυτό, το εν λόγω τμήμα της χρηματοδότησης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87, παράγραφος 1.

3.3. **Συμβιβάσιμο των μέτρων διάσωσης με τις κατευθυντήριες γραμμές**

3.3.1. *Η IFB δεν είναι νεοσυσταθείσα επιχείρηση*

(152) Το Βέλγιο θεωρεί ότι αφού η IFB συστήθηκε το 1923 και απέκτησε, με τη μέθοδο της συγχώνευσης μέσω απορρόφησης, μια εταιρία καθώς και ένα κλάδο δραστηριοτήτων το 1998 (βλ. περιγραφή στο τμήμα 2 της παρούσας απόφασης), είναι αδιαμφισβήτητο ότι η IFB συνιστά νομικό πρόσωπο ηλικίας άνω των 80 ετών και συνεπώς δεν μπορεί να θεωρηθεί «νεοσυσταθείσα επιχείρηση».

3.3.2. *Τα μέτρα διάσωσης συμβιβάζονται με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1999*

(153) Σύμφωνα με τη βελγική κυβέρνηση, το γεγονός ότι η διάρκεια των μέτρων διάσωσης υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι τα καθιστά μη συμβιβάσιμα με την κοινή αγορά βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 1999. Το Βέλγιο θεωρεί ότι η SNCB διατήρησε τα μέτρα διάσωσης με αποκλειστικό σκοπό να καλύψει το αναγκαίο χρονικό διάστημα προκειμένου η Επιτροπή να λάβει μια τελική απόφαση για την παρούσα υπόθεση.

(154) Δεδομένου ότι το σημείο 24 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 προβλέπει ότι η έγκριση των μέτρων διάσωσης παραμένει σε ισχύ μέχρις ότου η Επιτροπή αποφανθεί επί του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι βελγικές αρχές ζητούν από την Επιτροπή να μην λάβει υπόψη της τη διάρκεια της δικής της διαδικασίας έγκρισης των μέτρων διάσωσης προκειμένου να αμφισβητήσει τη διάρκεια διατήρησης των εν λόγω μέτρων, και να εγκρίνει, με βάση το σημείο 24 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999, τα μέτρα διάσωσης.

(155) Οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι η αναβολή της αύξησης κεφαλαίου κατά τη διάρκεια της έρευνας της Επιτροπής προϋπέθετε κατ' ανάγκη τη διατήρηση προσωρινά της προθεσμίας πληρωμής που χορηγήθηκε στην IFB στο πλαίσιο των μέτρων διάσωσης, διότι διαφορετικά η μόνη εναλλακτική λύση θα ήταν η πτώχευση. Τέλος, σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή ουδέποτε εξέφρασε επιφυλάξεις σχετικά με την προσωρινή διατήρηση των μέτρων διάσωσης.

3.3.3. *Τα μέτρα αναδιάρθρωσης συμβιβάζονται με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1999*

3.3.3.1. Δυνατότητα εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών του 1999.

(156) Το Βέλγιο θεωρεί ότι η δέσμευση της SNCB να συμμετάσχει στην αύξηση του κεφαλαίου της IFB πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 και όχι του 2004.

(157) Για να δικαιολογήσει την εν λόγω άποψη, το Βέλγιο υποστηρίζει ότι οι δύο όροι που θέτει η Επιτροπή στο σημείο 240 της απόφασης κίνησης διαδικασίας όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 πληρούνται. Υπενθυμίζεται ότι, στο σημείο 240 της απόφασης κίνησης διαδικασίας, η Επιτροπή αποφάνθηκε όσον αφορά την ερμηνεία των σημείων 102 έως 104 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 για την παρούσα υπόθεση, ότι «*εφόσον η SNCB αποφασίσει να μη παράσχει νέο πλεονέκτημα στην IFB, και εφόσον προσκομιστούν αποδείξεις ότι η SNCB δεσμεύτηκε να κεφαλαιοποιήσει τις απαιτήσεις της πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, η Επιτροπή στην τελική της απόφαση θα εξετάσει τις ενισχύσεις που χορήγησε η SNCB στην IFB με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 1999*».

(158) Όσον αφορά τον πρώτο όρο, το Βέλγιο παρατηρεί ότι με την απάντησή του στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, απέσυρε την πρόσθετη αύξηση κεφαλαίου που κοινοποιήθηκε στις 28 Ιανουαρίου 2005 και, κατά συνέπεια, ο πρώτος όρος πληρούται.

(159) Όσον αφορά το δεύτερο όρο, το Βέλγιο θεωρεί ότι δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η προτεινόμενη αύξηση κεφαλαίου της IFB θα πραγματοποιηθεί όπως συμφωνήθηκε από τα μέρη, υπό την αναβλητική αίρεση της συμφωνίας της Επιτροπής, στη σύμβαση πλαίσιο της 7ης Απριλίου 2003.

(160) Προς επίρρωση του ανωτέρω, οι βελγικές αρχές εφιστούν την προσοχή της Επιτροπής:

— στο σημείο 4 του προοιμίου της σύμβασης πλαισίου της 7ης Απριλίου 2003, που επιβεβαιώνει ότι το διοικητικό συμβούλιο της SNCB έχει ήδη εγκρίνει τη συμμετοχή σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της IFB,

— στο άρθρο 4 της ίδιας σύμβασης, που επιβεβαιώνει την αμοιβαία πρόθεση των μερών να προχωρήσουν σε αύξηση κεφαλαίου της IFB.

(161) Όσον αφορά το δεύτερο σημείο, οι βελγικές αρχές υπενθυμίζουν ότι κατά το βελγικό δίκαιο (το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σύμβαση πλαίσιο), μια σύμβαση γεννάται αποκλειστικά με τη βούληση των συμβαλλόμενων μερών, και ότι στην προκειμένη περίπτωση, το άρθρο 4 της σύμβασης πλαισίου επιβεβαιώνει ρητά και χωρίς καμία αμφισημία τη συμφωνία βουλήσεων της SNCB και της IFB να προχωρήσουν σε αύξηση κεφαλαίου της IFB με την κεφαλαιοποίηση των απαιτήσεων της SNCB επί της IFB αναδρομικά από τις 7 Απριλίου 2003.

(162) Οι βελγικές αρχές υπενθυμίζουν ότι, κατά το βελγικό δίκαιο, οι υποχρεώσεις που υπόκεινται σε αναβλητική αίρεση παραμένουν πλήρως δεσμευτικές, με την άρση της αναβλητικής αίρεσης να έχει αναδρομικό αποτέλεσμα στη σύμβαση η οποία τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία της υπογραφής.

3.3.3.2. Μέτρα που περιορίζουν κατά το δυνατόν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

(163) Οι βελγικές αρχές ισχυρίζονται γενικά ότι τα μερίδια αγοράς της IFB είναι σαφώς κάτω από το 10 % στις σχετικές με την παρούσα υπόθεση αγορές. Κατά συνέπεια, θεωρούν ότι οι αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις που προκύπτουν από τις υπό εξέταση κρατικές ενισχύσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν ως σημαντικές. Υπενθυμίζουν κυρίως ότι δυνάμει του σημείου 36 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999, «*εάν το (τα) μερίδιο(-α) που κατέχει στην (στις) αγορά(-ές) αυτή(-ές) η επιχείρηση [αποδέκτης της ενίσχυσης] είναι αμελητέο(-α), πρέπει να θεωρηθεί ότι δεν υπάρχει αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού*» ([20]), και ότι, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης, η Επιτροπή θεωρεί τις αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις των συμφωνιών που συνάπτονται από επιχειρήσεις με μερίδια αγοράς κάτω του 10 % ως ασήμαντες ([21]).

(164) Όσον αφορά ειδικότερα τις δραστηριότητες της IFB Logistics και της IFB Terminal, οι βελγικές αρχές προβαίνουν στις ακόλουθες παρατηρήσεις:

(165) *Μέτρα που περιορίζουν τις συνέπειες στην αγορά μεταφόρτωσης φορτίων*. Η βελγική κυβέρνηση παρατηρεί ότι το μερίδιο της IFB στην αγορά των τερματικών σταθμών της περιοχής της Αμβέρσας είναι κάτω του 7 %, και ότι κατά την περίοδο 2002-2005 το μέσο ετήσιο ποσοστό ανάπτυξης της αγοράς των τερματικών σταθμών στην περιοχή αυτή ήταν 10,7 %, ενώ οι όγκοι που μεταφέρονταν από την IFB αυξάνονταν κατά μέσον όρο μόνον κατά 4,1 % ετησίως.

(166) Η βελγική κυβέρνηση προσθέτει ότι με την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η IFB μείωσε σημαντικά τη δυναμικότητά της στον τομέα της μεταφόρτωσης, όπως περιγράφεται στο τμήμα 2 της επιστολής κίνησης διαδικασίας (σημεία 25 έως 29). Συνεπώς, εφόσον - με εξαίρεση τον τερματικό σταθμό DPD - το σύνολο των πωληθέντων περιουσιακών στοιχείων συνεχίζουν μέχρι σήμερα να είναι υπό εκμετάλλευση, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι οι μεταβιβάσεις πρέπει να θεωρηθούν ως πραγματικά και ουσιαστικά αντισταθμιστικά μέτρα. Σύμφωνα με τη βελγική κυβέρνηση, το σύνολο των εκχωρήσεων αντιπροσώπευε μια μείωση της παραγωγικής ικανότητας της IFB από 1,5 εκατ. TEU το 2002 σε 1,1 εκατ. TEU στα τέλη του 2005, ήτοι μια μείωση 27 %.

([20]) Βλ. τις κατευθυντήριες γραμμές του 1999, σημείο 36.

([21]) Βλ. ιδίως τις κατευθυντήριες γραμμές που αναφέρονται στην εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, ΕΕ C 101 της 27.4.2004, σ. 97, ειδικότερα το σημείο 24.

(167) Οι βελγικές αρχές προσθέτουν ότι η εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης από την IFB δεν συνοδεύθηκε από τιμολογιακά μέτρα που είχαν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την αύξηση του μεριδίου αγοράς της IFB. Σημειώνουν ότι η IFB αύξησε κατά μέσον όρο τις τιμές της κατά 4,2 % ([22]), ενώ το μέσο ετήσιο ποσοστό βιομηχανικού πληθωρισμού ήταν 1,9 %.

(168) *Μέτρα που περιορίζουν τις συνέπειες στην αγορά της εφοδιαστικής.* Η επιστολή κίνησης διαδικασίας θεωρεί (παράγραφοι 258-260) ότι τα «προτεινόμενα» μέτρα δεν έθιξαν την αγορά της εφοδιαστικής, και ότι η IFB κατόρθωσε να αυξήσει το μερίδιό της στην αγορά αυτή. Οι βελγικές αρχές προβάλλουν πέντε επιχειρήματα για να αποδείξουν ότι στην αγορά της εφοδιαστικής ελήφθησαν επαρκή μέτρα περιορισμού.

(169) Κατά πρώτον, η IFB έλαβε μέτρα που είχαν ως αποτέλεσμα να μειωθεί η παραγωγική της ικανότητα στην αγορά της εφοδιαστικής. Πράγματι, ο συνολικός αριθμός των βαγονιών των οποίων είναι ιδιοκτήτης ή τα οποία ενοικιάζει μακροπρόθεσμα η IFB, μειώθηκε από 744 μονάδες το 2002 ([23]) στις 377 μονάδες στις αρχές του 2006 ([24]), δηλ. μια μείωση 49 %.

(170) Η μείωση της παραγωγικής ικανότητας της IFB στην εφοδιαστική προκύπτει και από τη μείωση της συμμετοχής της IFB στην εταιρία CNC (νυν Naviland Cargo), η οποία από 10 % το 2002 έχει πέσει σήμερα στο 2 %.

(171) Δεύτερον, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι το μερίδιο αγοράς της IFB στην αγορά της εφοδιαστικής είναι σαφώς κάτω του 5 %, εφόσον η γεωγραφική έκταση αυτής της αγοράς θεωρηθεί ότι περιορίζεται στο βελγικό έδαφος. Κατά συνέπεια, δυνάμει του σημείου 36 των κατευθυντήριων γραμμών, θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον μπορούν να θεωρηθούν ως σημαντικές οι αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις που προκύπτουν από τις υπό εξέταση κρατικές ενισχύσεις. Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, η IFB δεν μπορεί κατά κανένα τρόπο να θεωρηθεί ότι μπορεί να ασκήσει σημαντική επίδραση στον ανταγωνισμό στην αγορά της εφοδιαστικής. Για τον ίδιο λόγο, οι στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό που προκύπτουν από την ενίσχυση προς την IFB δύσκολα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως σημαντικές σύμφωνα με τη βελγική κυβέρνηση, επομένως δεν φαίνεται να χρειάζονται παρά μόνον πολύ περιορισμένα μέτρα για την άμβλυνση των δυσμενών συνεπειών στους ανταγωνιστές της IFB.

(172) Τρίτον, οι βελγικές αρχές προτείνουν να εξεταστεί η εξέλιξη των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής της IFB προκειμένου να αναθεωρηθεί ριζικά η άποψη της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία η IFB «*κατόρθωσε να αυξήσει σημαντικά το μερίδιό της στην εν λόγω αγορά*» κατά την υπό εξέταση περίοδο. Πράγματι, σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα γεγονότα:

— στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, η ετήσια αύξηση του όγκου μεταφορών της IFB κατά τη διάρκεια της περιόδου 2002-2005 ήταν της τάξης του 9,9 %, ποσοστό χαμηλότερο από τη μέση ετήσια αύξηση 12 % που σημειώθηκε κατά την ίδια περίοδο στην περιοχή ARA,

— στον τομέα των συμβατικών μεταφορών, η IFB είναι ένας απολύτως περιθωριακός μέτοχος, ακόμη κι αν υποτεθεί ότι η αγορά αυτή περιορίζεται στο Βέλγιο. Πράγματι, το μερίδιο της IFB, τόσον από πλευράς όγκου όσο και αξίας, είναι μικρότερο του 1 %.

(173) Εξάλλου, η αύξηση του κύκλου εργασιών της IFB στον τομέα της εφοδιαστικής οφείλεται εν μέρει, σύμφωνα με τη βελγική κυβέρνηση, στην ανάπτυξη του υποτομέα «bulk» (μεταφορές χύδην). Το 2003, ο κύκλος εργασιών της IFB στις μεταφορές χύδην ανερχόταν μόλις στα 3,3 εκατ. EUR. Το 2004 όμως, η IFB υπέγραψε δύο σημαντικού μεγέθους συμβάσεις για χύδην μεταφορές. Μια πρώτη σύμβαση για χύδην μεταφορά άνθρακα […] που αντιπροσώπευε ένα κύκλο εργασιών […] το 2004 και […] το 2005 και μια δεύτερη σύμβαση χύδην μεταφοράς κοκκωδών προϊόντων που επέφερε αύξηση του κύκλου εργασιών […] το 2004 και […] το 2005. Οι δύο αυτές συμβάσεις αφήνουν περιθώρια κέρδους στην IFB, πράγμα που επιβεβαιώνει τη μη ύπαρξη αντιανταγωνιστικών πρακτικών από πλευράς IFB.

([22]) Ο μέσος όρος αύξησης των τιμών υπολογίστηκε σταθμίζοντας τους τερματικούς σταθμούς με βάση τον κύκλο εργασιών τους.

([23]) Η IFB ήταν ιδιοκτήτης 368 βαγονιών και είχε μακροπρόθεσμα συμβόλαια ενοικίασης για 376 ακόμη βαγόνια.

([24]) Στις αρχές του 2006, η IFB ήταν ιδιοκτήτης 204 βαγονιών και είχε μακροπρόθεσμα συμβόλαια ενοικίασης για 173 ακόμη βαγόνια.

(174) Τέταρτον, η βελγική κυβέρνηση θεωρεί ότι το άνοιγμα από την IFB των τερματικών της σταθμών στους ανταγωνιστές της στην αγορά της εφοδιαστικής πρέπει και αυτό να θεωρηθεί ως ένα σημαντικό μέτρο περιορισμού.

(175) Τέλος, η βελγική κυβέρνηση θεωρεί ότι οι περιορισμένες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που μπορεί να υποτεθεί ότι προκύπτουν από την ενίσχυση για την αναδιάρθρωση της IFB αμβλύνονται ακόμη περισσότερο από τους ακόλουθους παράγοντες:

— από την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο Βέλγιο. Πράγματι, οι βελγικές αρχές, συμμορφούμενες με τους ισχύοντες ευρωπαϊκούς κανόνες, άνοιξαν αυτήν την αγορά στον ανταγωνισμό (από το Μάρτιο του 2003 για τις διεθνείς μεταφορές, με γενίκευση της απελευθέρωσης από την 1η Ιανουαρίου 2007). ([25]) Το άνοιγμα αυτό δεν παρέμεινε χωρίς αποτελέσματα, όπως αποδεικνύεται από τις δραστηριότητες των εταιριών DLC και, πλέον πρόσφατα, της Fret SNCF. Στην απόφασή της για την υπόθεση N 386/2004, Fret SNCF, η Επιτροπή θεώρησε την εν λόγω απελευθέρωση ως αντισταθμιστικό μέτρο για τους ανταγωνιστές,

— αρκετοί άλλοι ανταγωνιστές της SNCB/IFB (στους οποίους περιλαμβάνονται οι Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex και ACTS) έχουν ήδη λάβει ή θα λάβουν κατά πάσα πιθανότητα εντός ολίγου, τις άδειες εκμετάλλευσης,

— η SNCB (B-Cargo) παρέχει ήδη αυτή τη στιγμή υπηρεσίες έλξης σε ανταγωνιστές της IFB, είτε πρόκειται για προμηθευτές συνδυασμένων μεταφορών όπως οι HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas / DHL Express Cargo και ICF, είτε για προμηθευτές υπηρεσιών «forwarding» όπως οι Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret και East Rail Expedition,

— όπως αναφέρει η Επιτροπή στην απόφασή της για την υπόθεση N 386/2004, Fret SNCF, οι συνθήκες για τις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι δυσμενέστερες από τις συνθήκες που επικρατούν στις οδικές μεταφορές.

(176) Σύμφωνα με τη βελγική κυβέρνηση, τα μέτρα απελευθέρωσης οδήγησαν σε σημαντική αύξηση της παραγωγικής ικανότητας στην αγορά της εφοδιαστικής, όπως αποδεικνύεται από τη δραστηριότητα των ανταγωνιστών της IFB κατά την περίοδο 2003-2005. Σύμφωνα με τη βελγική κυβέρνηση, ο ανταγωνισμός συγκεντρώθηκε στο τμήμα των συνδυασμένων μεταφορών, όπου πέντε ανταγωνιστές της IFB ξεκίνησαν συνολικά 12 νέες συνδέσεις εκείνη την περίοδο.

3.3.3.3. Περιορισμός στο ελάχιστο της αύξησης κεφαλαίου.

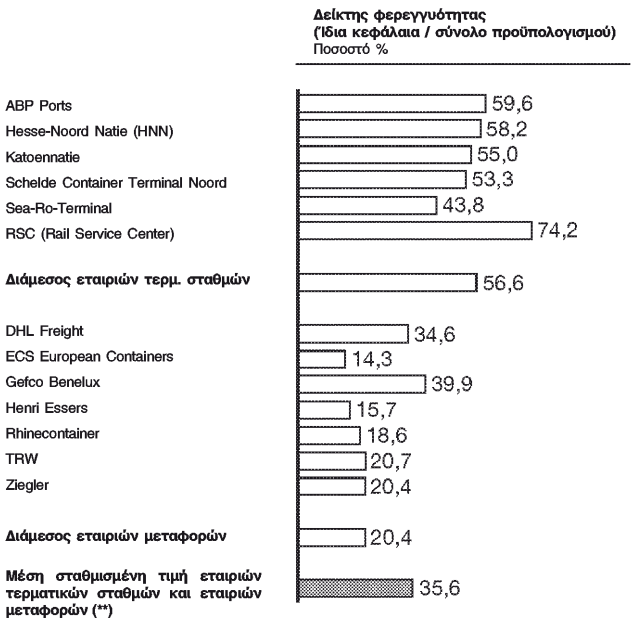
(177) Σύμφωνα με τη βελγική κυβέρνηση, οι SNCB και IFB προέβησαν σε εμπεριστατωμένη ανάλυση των κεφαλαιακών αναγκών της IFB με βάση τα αποτελέσματα της 31ης Δεκεμβρίου 2005 και τις προβλέψεις για το έτος 2006. Ο στόχος ήταν να επιτραπεί στην IFB να συνεχίσει τις δραστηριότητές της στις αγορές μεταφόρτωσης φορτίων και εφοδιαστικής με δείκτη φερεγγυότητας παρόμοιο με εκείνο των ανταγωνιστών της σ' αυτές τις αγορές.

(178) Σε σχέση με τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν πριν από την απόφαση κίνησης διαδικασίας (βλ. σημεία 265 έως 269), η SNCB και η IFB συγκέντρωσαν πρόσθετα στοιχεία για τους μέσους δείκτες φερεγγυότητας, αφενός για τους ανταγωνιστές της IFB που εκμεταλλεύονται τερματικούς σταθμούς και, αφετέρου, για τις εταιρίες μεταφορών που αποτελούν ανταγωνιστές της IFB. Οι δείκτες φερεγγυότητας (που πρέπει να εκληφθούν ως η σχέση μεταξύ των ίδιων κεφαλαίων και του συνόλου του ισολογισμού) των εν λόγω εταιρών παρουσιάζονται στο σχήμα 16.

([25]) Το πλήρες αυτό άνοιγμα των αγορών, που προβλέπεται από την οδηγία 91/440/ΕΕ, τέθηκε σε εφαρμογή με βασιλικό διάταγμα της 13ης Δεκεμβρίου 2005.

Σχήμα 16

Δείκτης φερεγγυότητας — Δείγμα συγκρισιμών εταιριών 2004 (*)



(*) Για τις ABP, HNN και τον τερματικό Sea-Ro χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα 2003 διότι δεν είχαν ακόμη δημοσιευτεί οι ετήσιοι λογαριασμοί του 2004

(**) Σταθμισμένη συναρτήσει της χρήσης του ενεργητικού της IFB (42% τερματικοί, 58% μεταφορές

Πηγή: Belfirst; Amadeus; IFB

(179) Από το σχήμα 16 προκύπτει ότι η διάμεσος τιμή των δεικτών φερεγγυότητας των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών είναι 56,6 %, ενώ η διάμεσος τιμή των δεικτών φερεγγυότητας των μεταφορικών εταιριών είναι 20,4 %. Δεδομένου ότι η IFB δραστηριοποιείται και στους δύο τομείς, ο δείκτης φερεγγυότητας της IFB, συναρτήσει των προαναφερθέντων σημείων αναφοράς, πρέπει να είναι τουλάχιστον 35,6 %. Το ποσοστό αυτό υπολογίστηκε σταθμίζοντας τα λειτουργικά πάγια στοιχεία του ενεργητικού της IFB με τον ακόλουθο τρόπο:

— το 42 % των λειτουργικών πάγιων στοιχείων ενεργητικού της IFB (με βάση την καθαρή λογιστική τους αξία, δηλ. μετά από αποσβέσεις και μειώσεις αξίας) αφορά τη δραστηριότητα των τερματικών σταθμών,

— το 58 % των λειτουργικών πάγιων στοιχείων ενεργητικού της IFB αφορά τη μεταφορική δραστηριότητα («logistics»).

(180) Οι βελγικές αρχές επισημαίνουν ότι ο εν λόγω δείκτης φερεγγυότητας της IFB συμφωνεί με τον πραγματικό δείκτη φερεγγυότητας εταιριών όπως η Gosselin (38,9 %) και η Hupac (34,9 %), οι οποίες, όπως και η IFB, συνδυάζουν την εκμετάλλευση τερματικών σταθμών με εφοδιαστικές δραστηριότητες.

(181) Με βάση τον εν λόγω δείκτη φερεγγυότητας της IFB του 35,6 % και ένα συνολικό χρέος 128,1 εκατ. EUR (εκτίμηση της 30ής Ιουνίου 2006), η αύξηση κεφαλαίου της IFB θα έπρεπε λοιπόν, σύμφωνα με τους υπολογισμούς των βελγικών αρχών, να περιλαμβάνει τη μετατροπή σε κεφάλαιο χρέους τουλάχιστον 95,3 εκατ. EUR.

3.3.3.4. Η συνεισφορά της IFB

(182) Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, η συνολική συνεισφορά της SNCB στην αναδιάρθρωση της IFB ανέρχεται σε 95,3 εκατ. EUR, δηλ. στο ποσό της προβλεπόμενης αύξησης κεφαλαίου. Από το ποσό αυτό, θα πρέπει να αφαιρεθούν τα ποσά που διατέθηκαν στο γαλλικό τμήμα του ομίλου, ύψους 39,1 εκατ. EUR. Το υπόλοιπο λοιπόν, ήτοι 56,2 εκατ. EUR, αντιπροσωπεύει τη συνεισφορά της SNCB στην αναδιάρθρωση των μη γαλλικών δραστηριοτήτων του ομίλου.

(183) Στη συνέχεια, οι βελγικές αρχές προσδιορίζουν ότι οι ανάγκες χρηματοδότησης των μη γαλλικών δραστηριοτήτων της IFB για την περίοδο της αναδιάρθρωσης (από 1η Ιανουαρίου 2003 έως 30ή Ιουνίου 2006), ήταν 106,3 εκατ. EUR. Από τις ανάγκες αυτές, τα 56,2 εκατ. θα καλύπτονταν από την SNCB ενώ 50,1 εκατ. EUR θα καλύπτονταν από ίδιους πόρους της IFB. Έτσι, το ποσοστό της συνεισφοράς της IFB στο συνολικό κόστος της αναδιάρθρωσης των δραστηριοτήτων στο Βέλγιο είναι 47,1 %.

(184) Στον πίνακα που ακολουθεί εμφαίνονται οι λεπτομέρειες της χρηματοδότησης:

Ανάγκες και πηγές χρηματοδότησης

(Με την υπόθεση ότι η μετατροπή της απαίτησης των 63 εκατ. EUR συνιστά «κόστος» της αναδιάρθρωσης)

(Χιλιάδες EUR)

		Αναδιάρθρωση	Αποεπενδύσεις στη Γαλλία	Σύνολο
Περίοδος: 1.1.2003-30.6.2006				
A	**ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ**			
A.1	Κόστος της αναδιάρθρωσης			
A.1.1	Ακαθάριστες ζημίες εκμετάλλευσης («cash drain») χωρίς τα κέρδη παραγωγικότητας	– 27 916		– 27 916
	(ισούνται με τις ακαθάριστες ζημίες εκμετάλλευσης από το 2002 και εν μέρει του 2006)			
A.1.2	Έκτακτες επιβαρύνσεις	– 32		– 32
A.2.	Κεφαλαιακές ανάγκες κατά την αναδιάρθρωση			
A.2.1	Μεταβολή αναγκών σε κεφάλαια κίνησης (αύξηση)	– 7 685	– 8 000	– 16 559
A.2.2	Επενδύσεις αντικατάστασης σε μη χρηματοοικονομικές ακινητοποιήσεις	– 6 611		– 8 611
A.2.3	Επενδύσεις σε χρηματοοικονομικές ακινητοποιήσεις (συμμετοχές)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3	Αποπληρωμές χρεών και τόκων			
A.3.1	Υπέρ πιστωτών (χρηματοπιστωτικών) εκτός SNCB			
A.3.1.1	Πληρωμή τόκων	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2	Αποπληρωμή του χρηματοοικονομικού χρέους	– 16 559		– 16 559
A.3.2	Υπέρ της SNCB			
A.3.2.1	Αποπληρωμή του προ του 2003 χρέους	– 33 200	– 29 900	– 53 000
A.3.2.2	Πληρωμή των δεδουλευμένων τόκων μέχρι 30.6.2006 του προ του 2003 χρέους	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3	Πληρωμή των δεδουλευμένων τόκων μέχρι 30.6.2006 της πιστωτικής διευκόλυνσης	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4	Πληρωμή των τόκων δεύτερου εξαμήνου 2005 και πρώτου εξαμήνου 2006	– 3 100	– 2 100	– 6 200
A.4	Φόροι (διακανονισμός φορολογικής χρήσης 1999)	– 77		– 77
	Σύνολο των αναγκών (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(Χιλιάδες EUR)

		Αναδιάρθρωση	Αποεπενδύσεις στη Γαλλία	Σύνολο
B	**ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ**			
B.1.	Χρηματοδότηση από την SNCB			
B.1.1	Πιστωτική διευκόλυνση: (για εν συνεχεία κεφαλαιοποίηση)	13 300	1 700	15 000
B.1.2	Αύξηση κεφαλαίου (πέραν της κεφαλαιοποίησης της πιστωτικής διευκόλυνσης)	42 920	37 380	90 300
	Συνολική συνεισφορά της SNCB (υποσύνολο B.1)	***56 220***	***39 080***	***95 300***
B.2	Χρηματοδότηση από ίδια μέσα της IFB			
B.2.1	Κέρδη παραγωγικότητας			
B.2.1.1	Μερική ή ολική εξαφάνιση των ακαθάριστων ζημιών εκμετάλλευσης του A.11	26 167		26 167
B.2.1.2	Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης το 2004, 2005 και 2006	10 429		10 429
B.2.2	Χρηματοοικονομικά έσοδα	1 368		1 368
B.2.3	Μεταβολή των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης (μείωση)	2 687		2 687
B.2.4	Πωλήσεις μη χρηματοοικονομικών ακινητοποιήσεων (κυρίως ο τερματικός σταθμός OCHZ το 2004)	4 771		4 771
B.2.5	Πωλήσεις χρηματοοικονομικών ακινητοποιήσεων (συμμετοχές)	1 267	8 020	9 287
B.2.6	Χρηματοοικονομικό χρέος προς πιστωτικά ιδρύματα	3 300		3 300
B.2.7	Έκτακτα έσοδα	1 105		1 105
	Συνολική συνεισφορά IFB (υποσύνολο B.2)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Σύνολο των πηγών (B.1 + B.2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	Χρηματοδότηση από την SNCB ως % του συνόλου	52,9 %		
	Χρηματοδότηση από την IFB % ως του συνόλου	47,1 %		
		ΙΔΙΑ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ	ΙΔΙΩΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΤΗΣ	

(185) Το Βέλγιο διευκρινίζει τα εξής σχετικά με τον παραπάνω πίνακα.

(186) Οι ανάγκες χρηματοδότησης περιλαμβάνουν τις ακόλουθες κατηγορίες:

— άμεσο κόστος της αναδιάρθρωσης (τμήμα Α.1): το κόστος αυτό περιλαμβάνει κυρίως τις συσσωρευμένες ακαθάριστες ζημίες εκμετάλλευσης («cash drain»), χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η αύξηση παραγωγικότητας. Αν δεν ληφθεί υπόψη η αύξηση παραγωγικότητας που πέτυχε η IFB κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του σχεδίου της αναδιάρθρωσης, οι ακαθάριστες ζημίες εκμετάλλευσης το 2003, 2004 και 2005 παραμένουν στα ίδια επίπεδα με εκείνα του 2002, δηλ. ένα ετήσιο για κάλυψη ποσό ύψους 8 εκατ. EUR, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Η ανάγκη χρηματοδότησης για το 2006 περιορίστηκε στο μισό αυτού του ποσού, με την υπόθεση της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου στις 30 Ιουνίου 2006. Οι συνολικές ζημίες εκμετάλλευσης της IFB κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης χωρίς τα κέρδη παραγωγικότητας, ανέρχονται σε 27,9 εκατ. EUR,

(χιλιάδες EUR)

	2002	2003	2004	2005 Πρόβλεψη	2006 Προϋπολογισμός (μέχρι 30.6)	Σύνολο 2003 μέχρι 30.6.2006
Αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+Αποσβέσεις και μειώσεις αξίας πάγιων στοιχείων του ενεργητικού	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ Μειώσεις αξίας κυκλοφορούντος ενεργητικού	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Προβλέψεις	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Μεικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Ακαθάριστες ζημίες εκμετάλλευσης («cash drain») χωρίς τα κέρδη παραγωγικότητας		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— κεφαλαιακές ανάγκες κατά την αναδιάρθρωση (μεταβολές αναγκών σε κεφάλαια κίνησης και επενδύσεις κατά τη διάρκεια της αναδιάρθρωσης, τμήμα Α.2): το κόστος αυτό περιλαμβάνει τις αναγκαίες επενδύσεις κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης. Η αύξηση των κεφαλαίων κίνησης ήταν αναγκαία για να χρηματοδοτηθούν οι εν εξελίξει εργασίες, να απορροφηθεί η διαφορά μεταξύ εμπορικών απαιτήσεων και χρεών και να διατηρηθεί η αναγκαία ρευστότητα. Οι επενδύσεις αντικατάστασης στις ενσώματες ακινητοποιήσεις ήταν αναγκαίες για να μπορέσει η IFB να συνεχίσει τις δραστηριότητές της κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Δεν απέβλεπαν σε αύξηση της παραγωγικής ικανότητας της IFB αλλά σε επενδύσεις αντικατάστασης περιουσιακών στοιχείων που είχαν φθάσει στο τέλος του κύκλου ζωής τους και είχαν αποσβεστεί ολοκληρωτικά, καθώς και σε διάφορες άλλες επενδύσεις, όπως οχήματα, υπολογιστές, μικροανακαινίσεις κτιρίων, κλπ. Η επένδυση των 0,6 εκατ. EUR σε χρηματοοικονομικές ακινητοποιήσεις το 2004 συνδεόταν με την αναδιάρθρωση της θυγατρικής IFB Maritime Germany: η IFB Maritime Germany απορροφήθηκε από την Haeger & Schmidt International και η συμμετοχή που διέθετε η Haeger & Schmidt International στην RKE μεταβιβάστηκε στην IFB,

— καταβολή χρεών και τόκων (τμήμα Α.3): εκτός από τους τόκους και τις αποπληρωμές των χρηματοοικονομικών χρεών προς πιστωτικά ιδρύματα, η παρούσα κατηγορία περιλαμβάνει τους τόκους και τις αποπληρωμές χρεών προς την SNCB. Το χρέος των 33,2 εκατ. EUR αποτελεί τμήμα του χρέους των 63 εκατ. EUR που δεν σχετίζεται με τις γαλλικές θυγατρικές. Οι τόκοι του 2006 ύψους 1,4 εκατ. EUR δεν εντάσσονται στην αύξηση κεφαλαίου (προκειμένου η αύξηση κεφαλαίου να περιοριστεί στο ελάχιστο). Οι άλλοι τόκοι (σύνολο 9,7 εκατ. EUR) εντάσσονται στην αύξηση κεφαλαίου. Όλοι αυτοί οι τόκοι αφορούν χρέη από μη γαλλικές δραστηριότητες της IFB,

— φόροι (τμήμα Α.4): οι φόροι που καταβλήθηκαν το 2004 αφορούν διακανονισμό για τη φορολογική χρήση 1999.

(187) Σύμφωνα με το Βέλγιο, οι εν λόγω ανάγκες χρηματοδότησης καλύφθηκαν εν μέρει από την IFB και εν μέρει από την SNCB. Όσον αφορά τη συνεισφορά της IFB (τμήμα Β.2), το Βέλγιο παρέχει τις ακόλουθες συμπληρωματικές πληροφορίες:

— κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης, η IFB πέτυχε σημαντική αύξηση παραγωγικότητας (βλ. τμήμα Β.2.1). Τα εν λόγω κέρδη βελτίωσαν τα μεικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης και οδήγησαν σε μερική εξάλειψη των ζημιών του 2002 κατά το 2003 και σε πλήρη εξάλειψη το 2004, το 2005 και το 2006. Επιπλέον, το 2004 και 2005 επιτεύχθηκε πλεόνασμα, γεγονός που πρέπει να ισχύει και για το 2006. Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνουν τις προβλέψεις που έγιναν με βάση τα στοιχεία που γνώριζε η IFB κατά την εκπόνηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης (βλ. σημείο 74 και 75 της παρούσας απόφασης) ,

— διάφορα χρηματοοικονομικά έσοδα (τμήμα Β.2.2): αντιπροσωπεύουν ποσό ύψους 1,4 εκατ. EUR. Τα χρηματοοικονομικά αυτά έσοδα προέρχονται από τόκους τραπεζικών λογαριασμών της IFB. Τα έσοδα αυτά μπορούσαν να προβλεφθούν κατά το χρόνο εκπόνησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, επειδή αντιστοιχούν σε τόκους «EURIBOR» από λογαριασμούς της IFB, το ύψος των οποίων μπορούσε ευλόγως να υπολογιστεί ώστε να ληφθεί υπόψη στις προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης,

— έκτακτα έσοδα (τμήμα Β.2.8): αντιπροσωπεύουν ποσό ύψους 1,1 εκατ. EUR. Τα έκτακτα αυτά έσοδα προέρχονται από υπεραξίες που πέτυχε η IFB από την πώληση 263 βαγονιών EAOS […]. Το 2003, κατά τη σύνταξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι υπεραξίες αυτές μπορούσαν να προβλεφθούν, επειδή η αγορά βαγονιών EAOS παρουσίαζε σημαντική ζήτηση λόγω της αυξημένης ζήτησης τέτοιου είδους βαγονιών στην Ανατολική Ευρώπη,

— το 2004 και το 2005, η IFB αποδέσμευσε περίπου 2,7 εκατ. EUR με τη μείωση των αναγκών της σε κεφάλαια κίνησης (τμήμα Β.2.3).

— η IFB χρηματοδότησε το κόστος αναδιάρθρωσης εν μέρει με την πώληση περιουσιακών στοιχείων (Β.2.4 και Β.2.5). Εκτός από την πώληση διαφόρων περιουσιακών στοιχείων περιορισμένης σχετικά σπουδαιότητας, το τμήμα αυτό της συνεισφοράς αποτελείται κυρίως από την αποεπένδυση το 2004 των περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιούνταν στον τερματικό σταθμό OCHZ. Τα δικαιώματα συνιδιοκτησίας (50 %) των περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιούνται από την OCHZ πωλήθηκαν […] (βλ. Β.2.4 το 2004) και η IFB ανέκτησε ένα πρόσθετο ποσό 0,9 εκατ. EUR από κεφάλαια κίνησης της OCHZ (βλ. Β.2.5 για το 2004),

— το 2003, η IFB έλαβε τραπεζικό δάνειο ύψους 2 εκατ. EUR από την ING Bank (βλ. Β.2.6). Το 2006, η IFB χρηματοδότησε την αγορά φορτωτών (reach stackers) μέσω δανείου από το εξωτερικό ύψους 1,3 εκατ. EUR.

(188) Το Βέλγιο θεωρεί ότι η συνεισφορά της με ίδιους πόρους στο σχέδιο αναδιάρθρωσης ήταν σύμφωνη με τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών του 1999.

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

4.1. Αξιολόγηση των μέτρων διάσωσης και αναδιάρθρωσης ως ενίσχυση

(189) Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 1 της συνθήκης, «*ενισχύσεις που χορηγούνται με οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές*».

4.1.1. *Ενίσχυση που χορηγήθηκε από το κράτος ή με κρατικούς πόρους*

(190) Τίθεται κατ' αρχήν το ερώτημα αν η οικονομική ενίσχυση της IFB από την SNCB «*χορηγήθηκε από το κράτος ή με κρατικούς πόρους*». Σύμφωνα με τη νομολογία *Stardust Marine* του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ([26]), το κριτήριο αυτό πληρούται εφόσον, αφενός, πρόκειται για κρατικούς πόρους και, αφετέρου, εφόσον η χορήγησή τους πρέπει να καταλογιστεί στο κράτος, δηλ. στο Βέλγιο.

4.1.1.1. Κρατικοί πόροι

(191) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η SNCB είναι δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ: το βελγικό κράτος κατέχει το 100 % του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της SNCB, ενώ το διοικητικό συμβούλιο καθώς και ο εντεταλμένος σύμβουλος διορίζονται από τον Βασιλιά, με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. Επομένως, πληρούνται τα κριτήρια του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και γ) της εν λόγω οδηγίας.

(192) Στο πλαίσιο αυτό, «*… επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ περιλαμβάνει όλα τα χρηματικά μέσα τα οποία οι δημόσιες αρχές μπορούν όντως να χρησιμοποιούν προς στήριξη επιχειρήσεων […]. Κατά συνέπεια, έστω και αν τα ποσά που αντιστοιχούν στο επίμαχο μέτρο δεν είναι διαρκώς στην κατοχή του Δημόσιου Ταμείου, το γεγονός ότι παραμένουν διαρκώς υπό δημόσιο έλεγχο και συνεπώς στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών αρκεί για να χαρακτηρισθούν ως κρατικοί πόροι*» ([27]).

(193) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή, στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημεία 136 έως 138), εκτίμησε ότι τα ποσά που διατέθηκαν στην IFB πρέπει να χαρακτηριστούν ως κρατικοί πόροι.

([26]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία/Επιτροπής, που προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 12, σκέψη 37.

([27]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία/Επιτροπής, που προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 12, σκέψη 37.

(194) Το Βέλγιο αμφισβητεί το γεγονός ότι το σύνολο των πόρων που διαθέτει η SNCB συνιστούν κρατικούς πόρους. Η απάντηση της Επιτροπής στα τρία επιχειρήματα που προβάλλει το Βέλγιο έχει ως εξής:

(195) Η διάκριση που προτείνεται μεταξύ των πόρων της SNCB που διατίθενται για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών και των πόρων που διατίθενται για εμπορικές δραστηριότητες είναι άνευ αντικειμένου υπό το πρίσμα της απόφασης *Stardust Marine*. Πράγματι, η απόφαση αυτή αφορούσε τους πόρους μιας δημόσιας τράπεζας, πράγμα που αποδεικνύει σαφώς ότι οι πόροι μιας δημόσιας επιχείρησης που διατίθενται σε εμπορικές δραστηριότητες μπορεί να είναι και αυτοί κρατικοί πόροι.

(196) Το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο τα περιουσιακά στοιχεία της SNCB δεν είναι στη διάθεση του Βελγίου, αλλά αφορούν τον εταιρικό σκοπό της SNCB δεν μπορεί επίσης να γίνει αποδεκτό. Πράγματι, το γεγονός ότι το Βέλγιο κατέχει το 100 % του κεφαλαίου της SNCB, ότι αυτό είναι υπό σταθερό κρατικό έλεγχο και ότι το κράτος μπορεί ανά πάσα στιγμή να αποφασίσει να ιδιωτικοποιήσει την SNCB αποδεικνύει ότι τα περιουσιακά της στοιχεία είναι στη διάθεση του βελγικού κράτους. Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι το βελγικό κράτος διορίζει τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, καθώς και τον εντεταλμένο σύμβουλο, πράγμα που σημαίνει ότι ασκεί έναν ορισμένο έλεγχο στην επιχείρηση.

(197) Το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο τα μέτρα που εφαρμόστηκαν από την SNCB υπέρ της IFB δεν επιφέρουν απώλειες στα περιουσιακά στοιχεία του βελγικού κράτους είναι εσφαλμένο στην πράξη: δεδομένου ότι το Βέλγιο είναι ο ιδιοκτήτης της SNCB, κάθε κακή επένδυση που επιφέρει μείωση της αξίας της SNCB ζημιώνει και τα περιουσιακά στοιχεία του βελγικού κράτους.

(198) Η Επιτροπή συμπεραίνει λοιπόν ότι τα υπό εξέταση μέτρα χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς πόρους.

4.1.1.2. Καταλογισμός

(199) Όσον αφορά την αναγκαιότητα καταλογισμού των μέτρων στο ενδιαφερόμενο κράτος, στην απόφαση *Stardust Marine* προβλέπεται ότι …«*το γεγονός και μόνο ότι μια δημόσια επιχείρηση τελεί υπό τον έλεγχο του Δημοσίου δεν αρκεί για να καταλογίζονται στο Δημόσιο τα μέτρα που λαμβάνει, όπως είναι τα επίμαχα εν προκειμένω μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης. Πρέπει επίσης να εξετάζεται κατά πόσον οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν καθ' οιονδήποτε τρόπο στη λήψη των μέτρων αυτών. …*» ([28]).

(200) Από τη νομολογία του Δικαστηρίου συνάγεται λοιπόν ότι το κριτήριο του καταλογισμού στο κράτος πρέπει να αποτελεί αντικείμενο εξέτασης κατά περίπτωση από την Επιτροπή. Το Δικαστήριο δέχεται ότι «*… οι τρίτοι θα έχουν κατά κανόνα, λόγω ακριβώς των προνομιακών σχέσεων μεταξύ Δημοσίου και δημόσιων επιχειρήσεων, πολύ μεγάλη δυσκολία να αποδείξουν ότι τα μέτρα ενισχύσεων που έλαβε σε συγκεκριμένη περίπτωση μια δημόσια επιχείρηση ελήφθησαν ουσιαστικά κατόπιν οδηγιών των δημόσιων αρχών.*» Σύμφωνα με την ίδια νομολογία, «*… πρέπει να γίνει δεκτό ότι η δυνατότητα καταλογισμού στο Δημόσιο μέτρου ενισχύσεως που έχει λάβει δημόσια επιχείρηση μπορεί να συναχθεί από ένα σύνολο ενδείξεων που προκύπτουν από τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης και το όλο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η λήψη του μέτρου*» ([29]).

(201) Το Δικαστήριο αποσαφηνίζει στη συνέχεια ποια κριτήρια μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να αποδειχθεί ο καταλογισμός:

«*Η δυνατότητα καταλογισμού στο Δημόσιο μέτρου ενισχύσεως που έχει λάβει δημόσια επιχείρηση μπορεί να συναχθεί από ένα σύνολο ενδείξεων που προκύπτουν από τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης και το όλο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η λήψη του μέτρου. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει ήδη προσδώσει βαρύνουσα σημασία στο γεγονός ότι ο οικείος φορέας δεν μπορούσε να λάβει την επίμαχη απόφαση χωρίς να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις των δημόσιων αρχών (βλ. ιδίως προπαρατεθείσα απόφαση Van der Kooy κ.α. κατά Επιτροπής, σκέψη 37) ή ότι οι δημόσιες επιχειρήσεις μέσω των οποίων είχαν χορηγηθεί οι ενισχύσεις, πέραν από τα οργανικά στοιχεία που τις συνέδεαν με το Δημόσιο, έπρεπε να λαμβάνουν υπόψη τις οδηγίες ενός comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) (προπαρατεθείσες αποφάσεις της 21ης Μαρτίου 1991, C-303/88, Ιταλία/Επιτροπής, σκέψεις 11 και 12, και C-305/89, Ιταλία/Επιτροπής, σκέψεις 13 και 14).*

Για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ένα μέτρο ενίσχυσης που έχει λάβει δημόσια επιχείρηση μπορεί να καταλογιστεί στο Δημόσιο ενδέχεται να έχουν σημασία και ορισμένες άλλες ενδείξεις, π.χ. η ένταξή της στις δομές της δημόσιας διοίκησης, η φύση των δραστηριοτήτων της και η άσκησή τους στην αγορά υπό συνθήκες συνήθους ανταγωνισμού προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, το νομικό καθεστώς της επιχείρησης, δηλαδή αν διέπεται από το δημόσιο δίκαιο ή το κοινό εταιρικό δίκαιο, ο βαθμός της εποπτείας που ασκούν οι δημόσιες αρχές επί της διαχειρίσεως της επιχειρήσεως ή οποιαδήποτε άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη ορισμένου μέτρου, αν ληφθούν υπόψη η έκταση του μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί» ([30]).

(202) Στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημεία 140 έως 150), η Επιτροπή έκανε διάκριση, όσον αφορά το ζήτημα του καταλογισμού του μέτρου, μεταξύ της περιόδου πριν από τη σύναψη της σύμβασης πλαισίου της 7ης Απριλίου 2003 και της περιόδου μετά τη σύναψη της σύμβασης. Βάσει των παρατηρήσεων του Βελγίου, είναι τελικά σκόπιμο να διακρίνουμε τρεις διαφορετικές περιόδους:

([28]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία/Επιτροπής, που προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 12, σκέψεις 52 και 55.

([29]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία/Επιτροπής, που προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 12, σκέψεις 53 και 54.

([30]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία/Επιτροπής, που προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 12, σκέψεις 55 έως 57.

— την περίοδο πριν από τις 19 Ιουλίου 2002 (ημερομηνία της απόφασης του διοικητικού συμβουλίου της SNCB με την οποία εγκρίθηκε η χορήγηση ταμειακής προκαταβολής και έγινε δεκτή η 'ενδεχόμενη' αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της IFB) ,

— την περίοδο μεταξύ της 19ης Ιουλίου 2002 και της 20ής Δεκεμβρίου 2002 (ημερομηνία της απόφασης του διοικητικού συμβουλίου της SNCB με την οποία εγκρίθηκε κατ' αρχήν η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της IFB και εξουσιοδοτήθηκε η διευθύνουσα επιτροπή να διαπραγματευθεί τη σύμβαση πλαίσιο της 7ης Απριλίου 2003) ,

— την περίοδο μετά τις 20 Δεκεμβρίου 2002.

Περίοδος πριν από την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 2002

(203) Όσον αφορά την περίοδο πριν από την απόφαση αυτή του διοικητικού συμβουλίου, τίθεται το ερώτημα κατά πόσον η ανοχή την οποία επέδειξαν οι διοικούντες (διευθύνουσα επιτροπή) την SNCB μη απαιτώντας από την IFB την πληρωμή των μεταφορικών υπηρεσιών από το 2000 και μετά πρέπει να καταλογιστεί στο βελγικό κράτος. Στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημεία 141 έως 142), η Επιτροπή εξέφραζε αμφιβολίες κατά πόσον η απόφαση αποδοχής της μη συστηματικής εξόφλησης των τιμολογίων κατά την περίοδο από τα τέλη του 2000 μέχρις τις αρχές του 2003 είχε ληφθεί χωρίς την παρέμβαση των βελγικών αρχών.

(204) Σύμφωνα με την απάντηση της βελγικής κυβέρνησης, το διοικητικό συμβούλιο της SNCB ενημερώθηκε για την εν λόγω πρακτική μόλις στις 19 Ιουλίου 2002, ημερομηνία κατά την οποία ενημερώθηκε και ο κυβερνητικός επίτροπος. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από τρίτους.

(205) Η Επιτροπή, στα πρακτικά των συζητήσεων του Κοινοβουλίου και της Γερουσίας της 6ης Μαρτίου 2002, της 24ης Ιανουαρίου 2002 και της 28ης Φεβρουαρίου 2002, εντόπισε σχόλια σχετικά με την IFB, στο πλαίσιο της ευρύτερης συζήτησης των βουλευτών και των γερουσιαστών για το άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών και την υπόθεση ABX. Ζήτησε λοιπόν από τη βελγική κυβέρνηση να της διαβιβάσει τις μελέτες του Boston Consulting Group και της Team Consult, που μνημονεύονται στις εν λόγω συζητήσεις, καθώς και την απόφαση της βελγικής κυβέρνησης της 22ας Φεβρουαρίου 2002, που ήταν επίσης αντικείμενο των συζητήσεων.

(206) Από την ανάλυση αυτών των κειμένων δεν εντοπίστηκαν ενδείξεις παρέμβασης της βελγικής κυβέρνησης στις αποφάσεις της SNCB για το μέλλον της IFB.

(207) Ως εκ τούτου, τίθεται το ερώτημα κατά πόσον η ανοχή της εκτελεστικής διοίκησης μιας δημόσιας επιχείρησης, όπως περιγράφεται στο σημείο 203 της παρούσας απόφασης, μπορεί να καταλογιστεί στο βελγικό κράτος, όταν δεν υπάρχουν ενδεικτικά στοιχεία για συγκεκριμένη παρέμβαση της κρατικής διοίκησης στο θέμα αυτό.

(208) Πράγματι, σύμφωνα με το νόμο του 1993 με τον οποίο συστήνεται η SNCB ως ανώνυμη εταιρία δημοσίου δικαίου, η εκτελεστική διοίκηση της SNCB, δηλ. ο εντεταλμένος σύμβουλος και τα μέλη της διευθύνουσας επιτροπής, διοικούν την επιχείρηση αυτόνομα, χωρίς την παρέμβαση των δημόσιων αρχών. Ως εκ τούτου, δεδομένης της απουσίας συγκεκριμένων ενδείξεων για παρέμβαση του κράτους στη διαχείριση της υπόθεσης IFB, η Επιτροπή αποφαίνεται ότι η απόφαση της εκτελεστικής διοίκησης της SNCB να ανεχθεί τη μη εξόφληση των τιμολογίων της IFB κατά την περίοδο από τα τέλη του 2000 έως τον Ιούλιο του 2002 δεν πρέπει να καταλογιστεί στο βελγικό κράτος.

Περίοδος μεταξύ της απόφασης του διοικητικού συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 2002 και της απόφασης του διοικητικού συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2002

(209) Στις 19 Ιουλίου 2002, το διοικητικό συμβούλιο της SNCB, καθώς και ο κυβερνητικός επίτροπος που εκπροσωπεί τα συμφέροντα του βελγικού κράτους στο διοικητικό συμβούλιο της SNCB, ενημερώθηκε ότι η IFB δεν πλήρωνε τα τιμολόγιά της από τα τέλη του 2000 και ενέκρινε τη χορήγηση στην IFB προκαταβολής ύψους 2,5 εκατ. EUR κατά τη διάρκεια του δεύτερου εξαμήνου του 2002.

(210) Η Επιτροπή πρέπει στο θέμα αυτό να εξετάσει κατά πόσον τα κριτήρια που θεσπίζονται από τη νομολογία *Stardust Marine* επιτρέπουν τον καταλογισμό της απόφασης αυτής του διοικητικού συμβουλίου της SNCB στο Βέλγιο. Με άλλα λόγια, πρέπει να εξετάσει κατά πόσον η παρουσία του κυβερνητικού επιτρόπου στο διοικητικό συμβούλιο, παρά τη μη ύπαρξη συγκεκριμένης παρέμβασης όσον αφορά το υπό εξέταση μέτρο, επιτρέπει τον καταλογισμό της απόφασης στο βελγικό κράτος. Από τα στοιχεία λοιπόν που διαθέτει η Επιτροπή συνάγεται ότι ούτε η εξέταση του φακέλου ούτε οι παρατηρήσεις τρίτων παρέχουν ενδείξεις για προσπάθεια της βελγικής κυβέρνησης να επηρεάσει την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 2002. Δεδομένου ότι η SNCB είναι μια αυτόνομη δημόσια επιχείρηση, με καθεστώς ανώνυμης εταιρίας δημοσίου δικαίου, έχει διοικητική αυτονομία έναντι του βελγικού κράτους. Όσον αφορά την παρουσία του κυβερνητικού επιτρόπου στο διοικητικό συμβούλιο της SNCB, η Επιτροπή σημειώνει ότι ο ρόλος του επιτρόπου είναι περιορισμένος (βλ. και την έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου στο θέμα αυτό [31]): ο κυβερνητικός επίτροπος μπορούσε να παρέμβει στην απόφαση της 19ης Ιουλίου 2002 μόνον εφόσον υπήρχε κίνδυνος η απόφαση αυτή να επιφέρει βλάβη στο έργο της παροχής δημόσιων υπηρεσιών της SNCB. Δεδομένου του ύψους της ενίσχυσης (2,5 εκατ. EUR) και της μορφής της ενίσχυσης (προκαταβολή για ταμειακούς σκοπούς, με τόκο), πρέπει να γίνει δεκτό ότι η απόφαση δεν ήταν δυνατόν να επιφέρει βλάβη στο έργο της παροχής δημόσιων υπηρεσιών από την SNCB.

[31] Cour des Comptes: 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. Βρυξέλλες, Μάιος 2001.

(211) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι, βάσει των παραπάνω στοιχείων, η χορήγηση από την SNCB της προκαταβολής των 2,5 εκατ. EUR στην IFB με σκοπό τη διατήρηση της εμπορικής της δραστηριότητας, χωρίς καμία σύνδεση με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, δεν μπορεί να καταλογιστεί στο βελγικό κράτος.

(212) Η Επιτροπή αποφαίνεται ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν υπάρχουν ενδείξεις όσον αφορά την ένταξη στις δομές της δημόσιας διοίκησης, τη φύση των δραστηριοτήτων και το νομικό καθεστώς που να επιτρέπουν τον καταλογισμό στο βελγικό κράτος της απόφασης του διοικητικού συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 2002 για τη χορήγηση προκαταβολής ύψους 2,5 εκατ. EUR στην IFB.

Περίοδος μετά την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2002

(213) Στις 20 Δεκεμβρίου 2002, το διοικητικό συμβούλιο αποφάσισε να συνάψει σύμβαση πλαίσιο με την IFB, η οποία θα περιλάμβανε μέτρα διάσωσης καθώς και μέτρα αναδιάρθρωσης και θα κατέληγε σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της IFB.

(214) Η ανάλυση του φακέλου από την Επιτροπή στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημεία 143 έως 150) εντόπιζε τρεις συγκεκριμένες ενδείξεις που συνηγορούσαν υπέρ του καταλογισμού στο βελγικό κράτος των εν λόγω μέτρων διάσωσης και αναδιάρθρωσης υπέρ της IFB. Οι ενδείξεις αυτές ήταν:

— η υποβολή του σχεδίου αναδιάρθρωσης στο βελγικό κράτος προς έγκριση,

— τα άρθρα του τύπου, από τα οποία διαφαινόταν ότι η βελγική κυβέρνηση είχε ενεργή παρέμβαση στην SNCB κατά το έτος 2003,

— η έκταση, το περιεχόμενο και οι όροι της σύμβασης πλαισίου της 7ης Απριλίου 2003.

(215) Στην απάντησή τους στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, οι βελγικές αρχές αμφισβητούν κατά πόσο οι τρεις αυτές ενδείξεις είναι επαρκείς για την αιτιολόγηση του καταλογισμού στο Δημόσιο των μέτρων κατά την έννοια της νομολογίας *Stardust Marine*. Η Επιτροπή επαναλαμβάνει κατωτέρω αναλυτικά τις ενδείξεις και εξηγεί γιατί δεν μπορούν να γίνουν δεκτά τα επιχειρήματα της βελγικής κυβέρνησης.

α) *Η έγκριση από τις δημόσιες αρχές (σκέψη 56 της απόφασης Stardust Marine)*

(216) Στις αποφάσεις του για τις υποθέσεις *Van der Kooy* ([32]), *Ιταλία/Επιτροπής* ([33]) και *Επιτροπή/Γαλλίας* ([34]) το Δικαστήριο αποφάνθηκε υπέρ του καταλογισμού της ενίσχυσης επειδή η απόφαση για χορήγηση της ενίσχυσης είχε υποβληθεί προς έγκριση στις δημόσιες αρχές. Στην απόφαση Van der Kooy, αναφέρεται ότι το στοιχείο αυτό αρκεί από μόνο του για τον καταλογισμό. Στις αποφάσεις Ιταλία/Επιτροπής και Επιτροπή/Γαλλίας, η έγκριση συνδυάζεται και με άλλα στοιχεία που δείχνουν την εμπλοκή των δημόσιων αρχών ([35]). Η απόφαση Space Park Development GmbH, που ήταν η πρώτη απόφαση της Επιτροπής στην οποία εφαρμόστηκε η απόφαση *Stardust Marine*, προέβλεπε επίσης τον καταλογισμό ενίσχυσης επειδή για το υπό εξέταση δάνειο απαιτήθηκε η έγκριση των αρχών του ομόσπονδου κράτους της Βρέμης ([36]). Συνεπώς, η υποβολή ενός μέτρου προς έγκριση στο κράτος μέλος συνιστά ένδειξη υπέρ του καταλογισμού.

(217) Στην προκειμένη περίπτωση, το άρθρο 2 της σύμβασης πλαισίου υποχρεώνει τα διοικητικά συμβούλια της SNCB και της IFB να υποβάλουν το σχέδιο αναδιάρθρωσης για έγκριση στο βελγικό κράτος ([37]). Το γεγονός αυτό λοιπόν συνιστά μια πρώτη ένδειξη υπέρ του καταλογισμού στο βελγικό κράτος της απόφασης της SNCB για αναδιάρθρωση της IFB.

(218) Η βελγική κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι, αντίθετα με τα προβλεπόμενα στη σύμβαση πλαίσιο, η SNCB και η IFB δεν υπέβαλαν τελικά το σχέδιο αναδιάρθρωσης προς έγκριση από τη βελγική κυβέρνηση, επειδή αυτό θα παραβίαζε την εμπορική αυτονομία της SNCB.

([32]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Φεβρουαρίου 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV κ.α./Επιτροπής (C-67/85, C-68/85 και 70/85, Συλλογή 1988, σ. 219).

([33]) Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία/Επιτροπής (C-303/88, Συλλογή 1991, σ. I-1433, και C-305/89, Συλλογή 1991, σ. I-1603).

([34]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 30ής Ιανουαρίου 1985, Επιτροπή/Γαλλίας (290/83, Συλλογή 1985, σ. 439).

([35]) Συγκεκριμένα, ο διορισμός της διοίκησης από το κράτος όσον αφορά τις αποφάσεις Επιτροπή/ Ιταλίας. η χρηματοδότηση από δημόσιο οργανισμό, ο τρόπος χορήγησης που αντιστοιχεί με το συνήθη τρόπο χορήγησης κρατικής ενίσχυσης, η παρουσίαση της ενίσχυσης από την κυβέρνηση ως μέρος μιας σειράς κρατικών μέτρων όσον αφορά την απόφαση Επιτροπή/Γαλλίας.

([36]) Απόφαση της Επιτροπής της 17ης Σεπτεμβρίου 2003 σχετικά με την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Γερμανία στη Space Park Development GmbH, ΕΕ L 61 της 27.2.2004, σ. 66, αιτιολογική σκέψη 30.

([37]) Για υπενθύμιση, το άρθρο 4 έχει ως εξής: *Τα μέρη επιβεβαιώνουν την πρόθεσή τους να θέσουν σε εφαρμογή τα ακόλουθα μέτρα εφόσον είναι σύμφωνα με σχέδιο αναδιάρθρωσης εγκεκριμένο από τα δύο διοικητικά συμβούλια, το βελγικό κράτος και εφόσον χρειάζεται από την ΕΚ, και υπό την επιφύλαξη της έγκρισής τους από τους μετόχους της IFB.*

(219) Όπως αναφέρθηκε ήδη στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημεία 146 και 147), το γεγονός αυτό δεν ακυρώνει την ένδειξη καταλογισμού: αποκλείεται τα δύο μέρη της σύμβασης, η SNCB και η IFB, να συμπεριέλαβαν αυτή τη ρήτρα στη σύμβαση, αν δεν υπήρχε εμπλοκή της βελγικής κυβέρνησης στο θέμα αυτό.

(220) Το γεγονός ότι η βελγική κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι δεν υπήρξαν επίσημες διαβουλεύσεις μαζί της σχετικά με την αναδιάρθρωση δεν αρκεί για να αποκλειστεί η ανεπίσημη παρέμβαση της βελγικής κυβέρνησης κατά την ετοιμασία της σύμβασης πλαισίου της 7ης Απριλίου 2003, ή για να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να δόθηκε έγκριση. Πράγματι, όπως αποφάνθηκε το Δικαστήριο στην απόφαση *Stardust Marine*, «*… οι τρίτοι θα έχουν, λόγω ακριβώς των προνομιακών σχέσεων μεταξύ Δημοσίου και δημόσιων επιχειρήσεων, πολύ μεγάλη δυσκολία να αποδείξουν ότι τα μέτρα ενισχύσεων που έλαβε σε συγκεκριμένη περίπτωση μια δημόσια επιχείρηση ελήφθησαν ουσιαστικά κατόπιν οδηγιών των δημόσιων αρχών.*». Επομένως, το απλό γεγονός ότι η σύμβαση που συνάφθηκε μεταξύ των μερών προβλέπει την έγκριση από το βελγικό κράτος συνιστά ισχυρή ένδειξη για εμπλοκή της βελγικής κυβέρνησης.

(221) Στην απάντησή της στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, η βελγική κυβέρνηση εξηγεί ότι η ρήτρα που περιέχεται στο άρθρο 2 της σύμβασης πλαισίου δεν αφορά αυτό τούτο το σχέδιο αναδιάρθρωσης αλλά την ανακοίνωση με την οποία το Βέλγιο θα κοινοποιούσε τη σύμβαση πλαίσιο στην Επιτροπή.

(222) Η Επιτροπή θεωρεί το επιχείρημα αυτό μη πειστικό: εάν τα μέρη της σύμβασης πλαισίου είχαν κατά νου την απλή κοινοποίησή της από το Βέλγιο στην Επιτροπή, θα το ανέφεραν με σαφή τρόπο στο άρθρο 2 της σύμβασης. Η ερμηνεία που προβάλλει η βελγική κυβέρνηση είναι αντίθετη με το γράμμα της σύμβασης.

(223) Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το άρθρο 2 της σύμβασης προβλέπει την έγκριση των μέτρων από τις βελγικές αρχές και συνιστά ένδειξη υπέρ του καταλογισμού των υπό εξέταση μέτρων στο βελγικό κράτος.

β) *Άρθρα του τύπου*

(224) Πρόσθετες ενδείξεις για παρέμβαση της βελγικής κυβέρνησης στην παρούσα υπόθεση ανευρίσκονται και σε άρθρα του τύπου ([38]). Έτσι, σε άρθρο που δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα *La libre Belgique* της 19ης Μαΐου 2003 ([39]). Έτσι, σε άρθρο που δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα *La libre Belgique* της 19ης Μαΐου 2003 γίνεται μνεία στο γραφείο τύπου της SNCB, που εξηγεί ότι στις 19 Μαΐου 2003 το Βέλγιο δεν είχε ακόμη κοινοποιήσει τα μέτρα διάσωσης στην Επιτροπή, ενώ η σύμβαση πλαίσιο είχε υπογραφεί στις 7 Απριλίου 2003, επειδή «οι ομοσπονδιακές αρχές έχουν (είχαν) και αυτές να πουν ένα λόγο». Σε άρθρο που δημοσιεύθηκε το Μάρτιο του 2003 στον ιστοτόπο www.cheminots.be, ο Karel Vinck, τότε διευθύνων σύμβουλος της SNCB, αναφέρεται στις υποθέσεις ABX και IFB ως εξής: «Ζητά ικανή ευχέρεια κινήσεων για τη διαχείριση της εταιρίας». Η φράση αυτή αφήνει να εννοηθεί ότι η εκτελεστική διοίκηση της SNCB θεωρούσε ότι το κράτος παρενέβαινε υπέρ το δέον στις υποθέσεις της.

(225) Το Βέλγιο δεν αποδέχεται αυτή την ένδειξη. Όσον αφορά το άρθρο της La libre Belgique, ισχυρίζεται, όπως και για το άρθρο 2 της σύμβασης πλαισίου, ότι οι ομοσπονδιακές αρχές δεν είχαν κανένα λόγο επί του θέματος εκτός από την ανακοίνωση της βελγικής κυβέρνησης προς την Επιτροπή για την κοινοποίηση της σύμβασης πλαισίου. Το κείμενο όμως του άρθρου της εφημερίδας και εκείνο της ανακοίνωσης τύπου της SNCB είναι σαφή. Εάν το γραφείο τύπου της SNCB ήθελε να πει ότι η βελγική κυβέρνηση επρόκειτο απλώς να εγκρίνει το κείμενο που θα αποστελλόταν στην Επιτροπή, θα ανέφερε ότι το πρόβλημα ήταν καθαρά πρόβλημα τύπου και όχι ουσίας.

(226) Όσον αφορά τη φράση του Karel Vinck, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι αναφέρεται στη διαχείριση του έργου της παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Η θεώρηση αυτή δεν φαίνεται να είναι ιδιαίτερα αξιόπιστη, αφού η συνέντευξη αφορούσε κυρίως τις υποθέσεις ABX και IFB, οι οποίες, όπως αναγνωρίζει και η ίδια η βελγική κυβέρνηση, αφορούν τις εμπορικές δραστηριότητες της SNCB και όχι τις δραστηριότητες παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

γ) *Έκταση, περιεχόμενο και όροι της σύμβασης πλαισίου*

(227) Η Επιτροπή υπενθυμίζει γενικά ότι η προαναφερθείσα σκέψη 56 της απόφασης Stardust Marine, σύμφωνα με την οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη «οποιαδήποτε άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη ορισμένου μέτρου, αν ληφθούν υπόψη η έκταση του μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί» για να δικαιολογείται ο καταλογισμός ενός μέτρου στο κράτος μέλος, έχει ως αποτέλεσμα η έκταση, το περιεχόμενο και οι όροι της σύμβασης πλαισίου να συνιστούν και αυτά πρόσθετες ενδείξεις για τον καταλογισμό.

(228) Το Βέλγιο απορρίπτει την τρίτη αυτή ένδειξη, επαναλαμβάνοντας ότι η SNCB είναι απολύτως ανεξάρτητη στη λήψη των αποφάσεών της, με εξαίρεση τη διαχείριση της παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

([38]) Τα άρθρα του τύπου μπορούν να αποτελέσουν ένδειξη καταλογισμού, βλ. αποφάσεις *ABX Logistics*, ΕΕ C 9 της 14.1.2004, σ. 12. Sniace SA, ΕΕ L 108 της 30.4.2003, σ. 35.

([39]) «Inter Ferry Boats coupée en 2 branches», που δημοσιεύθηκε στις 19 Μαΐου 2003 στον ιστοτόπο www.lalibre.be.

(229) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο νόμος του 1993 με τον οποίο ρυθμίζεται το καθεστώς της SNCB ως ανώνυμης εταιρίας δημοσίου δικαίου παρέχει ασφαλώς μια αυτονομία στην SNCB όσον αφορά τις εμπορικές της δραστηριότητες. Ωστόσο, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο κυβερνητικός επίτροπος είναι παρών σε όλες τις συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου, και μπορεί να προσφύγει στις βελγικές αρχές προκειμένου να ακυρωθεί απόφαση του διοικητικού συμβουλίου που αναφέρεται σε θέμα ξένο προς την εκπλήρωση του έργου της παροχής δημόσιων υπηρεσιών εφόσον η εν λόγω απόφαση «*δρα […] επιζήμια στο έργο της παροχής δημόσιων υπηρεσιών*».

(230) Όπως αναφέρθηκε ήδη, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόφαση χορήγησης ταμειακής προκαταβολής ύψους 2,5 εκατ. EUR δεν μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο προσφυγής του κυβερνητικού επιτρόπου επειδή, λόγω του ύψους και της μορφής της, δεν μπορούσε να έχει επιβλαβείς συνέπειες στο έργο της παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

(231) Δεν μπορεί ωστόσο να υπάρξει η ίδια εκτίμηση και για μια απόφαση που αφορά επένδυση περίπου 100 εκατ. EUR σε μια εταιρία που ήταν στο χείλος της χρεοκοπίας. Η απόφαση αυτή έπρεπε να προκαλέσει την παρέμβαση του κυβερνητικού επιτρόπου ή, τουλάχιστον, την από μέρους του ενημέρωση των βελγικών αρχών, προκειμένου αυτές να παρέμβουν επίσημα ή ανεπίσημα, όπως συνέβη π.χ. το 2000 για τις επενδύσεις στον ιταλικό κλάδο της ABX.

(232) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η έκταση, το περιεχόμενο και οι όροι της σύμβασης πλαισίου, σε συνδυασμό με την παρουσία και τις εξουσίες του κυβερνητικού επιτρόπου, συνιστούν επίσης ένδειξη υπέρ του καταλογισμού.

δ) *Συμπέρασμα*

(233) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα υπό εξέταση μέτρα πρέπει να καταλογιστούν στο βελγικό κράτος όσον αφορά την περίοδο μετά την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της SNCB της 20ής Δεκεμβρίου 2002.

(234) Πρέπει λοιπόν να αναλυθεί κατά πόσον τα μέτρα που έλαβε η SNCB σχετικά με την IFB από τις 20 Δεκεμβρίου 2002 προσέφεραν πλεονέκτημα στον αποδέκτη ή, αντιθέτως, κατά πόσον η SNCB ενήργησε όπως θα ενεργούσε ένας συνετός επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

4.1.2. *Πλεονέκτημα υπέρ του αποδέκτη της ενίσχυσης βάσει της αρχής του συνετού επενδυτή υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς*

(235) Πρέπει να αναλυθεί κατά πόσον η απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της SNCB της 20ής Δεκεμβρίου 2002 για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της IFB με μετατροπή των χρεών σε κεφάλαιο και την εφαρμογή μέτρων διάσωσης, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την υπογραφή, στις 7 Απριλίου 2003, της σύμβασης πλαισίου με την IFB, πρόσφερε οικονομικό πλεονέκτημα στην IFB, ή κατά πόσον η απόφαση αυτή συνάδει με τη συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

(236) Δεδομένου ότι η απόφαση της SNCB να μην απαιτεί πλέον την πληρωμή των τιμολογίων της από την IFB από το τέλος του 2000 μέχρι το Δεκέμβριο του 2002, καθώς και η απόφαση της SNCB να χορηγήσει προκαταβολή ύψους 2,5 εκατ. EUR δεν καταλογίζονται στο Βέλγιο, δεν χρειάζεται οι αποφάσεις αυτές να αναλυθούν λεπτομερώς.

(237) Υπενθυμίζουμε ότι τα μέτρα διάσωσης συνίσταντο στα εξής:

— χορήγηση προθεσμίας πληρωμής για χρέη ύψους 63 εκατ. EUR,

— χορήγηση πιστωτικής διευκόλυνσης ύψους 15 εκατ. EUR,

— χορήγηση επιστρεπτέας προκαταβολής ύψους 5 εκατ. EUR.

(238) Τα μέτρα αναδιάρθρωσης περιελάμβαναν την αποεπένδυση στις γαλλικές θυγατρικές και την αναδιάρθρωση και συνέχιση των δραστηριοτήτων στο Βέλγιο. Η χρηματοδότηση των μέτρων αυτών εξασφαλίστηκε κατ' αρχήν με τα μέτρα διάσωσης, ενώ το σχέδιο αναδιάρθρωσης προέβλεπε ότι η εν λόγω χρηματοδότηση θα παγιωνόταν με την μετατροπή σε εταιρικό κεφάλαιο των ακόλουθων απαιτήσεων:

— του χρέους των 63 εκατ. EUR για το οποίο είχε χορηγηθεί προθεσμία πληρωμής,

— της πιστωτικής διευκόλυνσης των 15 εκατ. EUR,

— των τόκων για την προθεσμία πληρωμής και την πιστωτική διευκόλυνση.

(239) Για να διαπιστωθεί αν η SNCB ενήργησε όπως θα είχε ενεργήσει ένας ιδιώτης επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, πρέπει να εκτιμηθεί κατά πόσο, σε παρόμοια περίσταση, ιδιώτης επενδυτής με μέγεθος που μπορεί να συγκριθεί με το μέγεθος της SNCB και σε κατάσταση παρόμοια με εκείνη της SNCB θα είχε ενεργήσει με τον ίδιο τρόπο ([40]).

([40]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία/Επιτροπής, C-305/89, σκέψεις 19 και 20.

(240) Το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι έστω κι αν η συμπεριφορά του ιδιώτη επενδυτή δεν είναι κατ' ανάγκη εκείνη ενός συνήθους επενδυτή που τοποθετεί κεφάλαια με απώτερο σκοπό τον προσπορισμό κέρδους σε, περισσότερο ή λιγότερο, βραχυπρόθεσμη βάση, πρέπει τουλάχιστον να συνάδει με τη συμπεριφορά μιας ιδιωτικής εταιρίας συμμετοχών ή ενός ιδιωτικού ομίλου επιχειρήσεων που ακολουθεί μια διαρθρωτική πολιτική, γενική ή τομεακή, η οποία αποβλέπει στον προσπορισμό κέρδους σε πλέον μακροπρόθεσμη βάση ([41]). Το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη «να προβεί σε πλήρη ανάλυση όλων των λυσιτελών στοιχείων της επίμαχης πράξεως και του πλαισίου της» για να διαπιστώσει αν το κράτος ενήργησε όπως θα είχε ενεργήσει ένας συνετός επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς ([42]).

(241) Το Βέλγιο, στην απάντησή του στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, θεωρεί ότι η απόφαση της SNCB να ζητήσει από την IFB να προβεί σε αποεπένδυση στις γαλλικές θυγατρικές του ομίλου, καθώς και η απόφαση της SNCB να ζητήσει από την IFB να αναδιαρθρώσει και να συνεχίσει τις δραστηριότητές της στο Βέλγιο, συνάδουν με αποφάσεις που θα είχε λάβει ένας ιδιώτης επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

(242) Η Επιτροπή όμως θεωρεί ότι εκείνο που έχει σημασία δεν είναι να διαπιστωθεί αν η IFB, με την αποεπένδυση στις θυγατρικές της στη Γαλλία και την αναδιάρθρωση και συνέχιση των δραστηριοτήτων της στο Βέλγιο, συμπεριφέρθηκε όπως θα συμπεριφερόταν ένας επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, αλλά να διαπιστωθεί κατά πόσον η απόφαση της SNCB να χρηματοδοτήσει τα δύο αυτά μέτρα είναι μια απόφαση που θα είχε λάβει ένας ιδιώτης επενδυτής.

(243) Το 2002/2003, η SNCB έπρεπε λοιπόν να αποφασίσει κατά πόσο τη συνέφερε γενικά να χρηματοδοτήσει την αναδιάρθρωση της IFB (πράγμα που επέβαλλε την αποεπένδυση στις θυγατρικές της στη Γαλλία και τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της στο Βέλγιο) ή αν ήταν προτιμότερο να θέσει την IFB υπό πτώχευση. Πάγια πρακτική της Επιτροπής είναι να θεωρεί ότι ένας ιδιώτης επενδυτής θα συνέχιζε τη δραστηριότητα μιας θυγατρικής εφόσον, συγκρίνοντας το κόστος εκκαθάρισης της θυγατρικής με το κόστος αναδιάρθρωσής της, κατέληγε στη διαπίστωση ότι το κόστος εκκαθάρισης υπερβαίνει το κόστος αναδιάρθρωσης ([43]).

(244) Πρέπει λοιπόν κατ' αρχήν να διαπιστωθεί ποιο θα ήταν για την SNCB το κόστος καθενός από τα δύο σενάρια, της αναδιάρθρωσης και της εκκαθάρισης της IFB.

([41]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία/Επιτροπής, C-305/89, σκέψεις 19 και 20.

([42]) Απόφαση της 6ης Μαρτίου 2003, WestLB Girozentrale/Επιτροπής (T-228/99 και T-233/99, Συλλογή 2003, σ. II-435). Σκέψη 2251.

([43]) Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 7ης Δεκεμβρίου 2005, υπόθεση C 53/03, Βέλγιο, Αναδιάρθρωση της εταιρίας ABX Logistics, σημείο 196 και επόμενα.

4.1.2.1. Κόστος αναδιάρθρωσης της IFB

(245) Στο πρώτο σενάριο, η SNCB διαθέτει 95,3 εκατ. EUR για τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης της IFB, με τη μορφή παραίτησής της από απαιτήσεις οι οποίες κεφαλαιοποιούνται. Μετά την αναδιάρθρωση, κατέχει το 100 % μιας επιχείρησης η αξία της οποίας εκτιμάται σε 31 εκατ. EUR, αλλά με προβλέψεις ύψους 34,2 εκατ. EUR και με 15 εκατ. EUR χρηματοοικονομικά χρέη (εκτός από τα χρέη προς την SNCB). Επομένως η καθαρή αξία της επιχείρησης αποτιμάται σε -18 εκατ. EUR. Η Επιτροπή θεωρεί τις εκτιμήσεις αυτές, οι οποίες βασίζονται σε αναγνωρισμένες μεθόδους, ως ρεαλιστικές.

(246) Η Επιτροπή διαπιστώνει συνεπώς ότι, εφόσον η SNCB αποφάσιζε να πωλήσει την IFB, η τιμή πώλησης που θα επιτύγχανε θα ήταν αρνητική.

4.1.2.2. Υποθετικό κόστος εκκαθάρισης της IFB

(247) Στο δεύτερο σενάριο, η SNCB παραιτείται επίσης από την ανάκτηση των απαιτήσεών της ύψους 95 εκατ. EUR. Το Βέλγιο εκτιμά ότι, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης πλαισίου της 7ης Απριλίου 2003, η εκκαθάριση των βελγικών δραστηριοτήτων της IFB θα υποχρέωνε την SNCB να αναλάβει ένα πρόσθετο κόστος μεταξύ 70,6 και 161,8 εκατ. EUR. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στα ποσά που θα εισέπραττε κανονικά με τη ρευστοποίηση των περιουσιακών στοιχείων (37,5 εκατ. EUR), μείον το κόστος από την εκκαθάριση του παθητικού της IFB (67 έως 76,9 εκατ. EUR) και το κόστος του πλεονάζοντος προσωπικού της SNCB (41,1 έως 122,4 εκατ. EUR) μετά την παύση των δραστηριοτήτων της IFB.

(248) Η Επιτροπή δεν συμμερίζεται αυτή την ανάλυση. Κατά πρώτον, αμφισβητεί το ότι η SNCB θα έπρεπε να καλύψει το σύνολο του παθητικού της IFB. Κατά δεύτερο λόγο, αμφισβητεί το ύψος του πρόσθετου κοινωνικού κόστους που υπολογίζεται από το Βέλγιο.

Η ευθύνη της SNCB για το παθητικό της IFB

(249) Αντίθετα με τους ισχυρισμούς του Βελγίου, το γεγονός ότι η IFB είχε αρνητικό καθαρό ενεργητικό (αξία του ενεργητικού μετά από αφαίρεση των υποχρεώσεων του παθητικού) δεν σημαίνει ότι σε περίπτωση πτώχευσης, η SNCB θα έπρεπε να αναλάβει το αντίστοιχο εναπομένον παθητικό. Πράγματι, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, κατ' αρχήν, μια εταιρία όπως η IFB ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της με τα δικά της εταιρικά περιουσιακά στοιχεία. Η ευθύνη των μετόχων για τις υποχρεώσεις της εταιρίας δεν εκτείνεται πέραν του εταιρικού της κεφαλαίου και επομένως δεν επηρεάζει τα ίδια περιουσιακά στοιχεία των διαφόρων μετόχων. Μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και υπό αυστηρά καθορισμένους όρους προβλέπεται από ορισμένες νομοθεσίες η δυνατότητα για τρίτους να στραφούν κατά των μετόχων ([44]).

([44]) Βλ. απόφαση επέκτασης της διαδικασίας C 53/2003, Βέλγιο, ABX Logistics, σημείο 61.

(250) Σε περίπτωση λοιπόν πτώχευσης της IFB, η SNCB θα έχανε το εταιρικό της κεφάλαιο χωρίς όμως να οφείλει να αναλάβει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις της IFB. Εκ των προτέρων λοιπόν, το κόστος πτώχευσης της IFB για την SNCB με την ιδιότητα του μετόχου θα ήταν μηδενικό, και όχι 29,5 έως 39,4 εκατ. EUR που υποστηρίζουν οι βελγικές αρχές.

(251) Ωστόσο, στη συνήθη πρακτική που ακολουθεί κατά την λήψη των αποφάσεών της, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι μια επιχείρηση στην κατάσταση της SNCB θα μπορούσε να υποχρεωθεί να αναλάβει ορισμένα βάρη με άλλη ιδιότητα εκτός εκείνη του μετόχου ([45]). Στην προκειμένη περίπτωση, τα βάρη αυτά είναι κυρίως τα εξής:

— ως πιστωτής, η SNCB θα απωλέσει τις απαιτήσεις της έναντι της IFB, τουλάχιστον κατά την αναλογία του μεριδίου της στο παθητικό της IFB που δεν καλύπτεται από το ενεργητικό. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί ότι, λαμβανομένου υπόψη του ρόλου της SNCB στην εκκαθάριση της IFB, ο κίνδυνος αυτός μπορεί να επεκταθεί μέχρι το συνολικό ύψος των απαιτήσεων που έχει η SCNB έναντι της IFB, ήτοι 95 εκατ. EUR,

— ως μητρική εταιρία, η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί ότι η SNCB, για να διασώσει τη φήμη της, θα ήταν σκόπιμο να αναλάβει ένα μέρος των χρεών της IFB προς τους προμηθευτές της που είναι και προμηθευτές της SNCB.

(252) Πρέπει λοιπόν να εκτιμηθεί το μέγιστο ποσό που θα μπορούσε να αναγκαστεί να επωμιστεί η SNCB με την ιδιότητα αυτή. Στο θέμα αυτό, το ίδιο το Βέλγιο εκτιμά ότι το πρόσθετο κόστος της SNCB με την ιδιότητα αυτή δεν θα υπερέβαινε τα 13 εκατ. EUR. Στην πραγματικότητα, το πραγματικό πρόσθετο κόστος θα ήταν μικρότερο, διότι οι πιστωτές της IFB θα κάλυπταν ένα μέρος των απαιτήσεών τους από την εκκαθάριση της IFB και η SNCB θα έπρεπε να καλύψει μόνον το εναπομένον τμήμα των απαιτήσεων. Αυτά λοιπόν τα 13 εκατ. EUR πρέπει να θεωρηθούν ως ανώτατο όριο.

Ύψος του πρόσθετου κοινωνικού κόστους για την SNCB

(253) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, κατ' αρχήν, ένας ιδιώτης επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, που πρέπει να αποφασίσει μεταξύ της χρηματοδότησης της αναδιάρθρωσης της θυγατρικής του και της κήρυξής της σε πτώχευση, μπορεί να οδηγηθεί να λάβει υπόψη του το κόστος για τη μείωση του προσωπικού του, εφόσον η μείωση αυτή του προσωπικού είναι άμεση και αναπόφευκτη συνέπεια της πτώχευσης της θυγατρικής.

(254) Το Βέλγιο καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η πτώχευση της IFB θα άφηνε την SNCB με ένα πλεονάζον προσωπικό 530 ατόμων, από τα οποία τα 50 ήταν αποσπασμένα στην IFB ενώ τα 480 απασχολούνταν στην SNCB σε δραστηριότητες η συνέχιση των οποίων εξαρτιόταν από τις δραστηριότητες της της IFB. Η μείωση του προσωπικού της SNCB κατά 530 άτομα θα συνεπαγόταν ένα κόστος ύψους 122,4 εκατ. EUR, ήτοι 230 000 EUR ανά εργαζόμενο. Οι λεπτομέρειες αυτού του λογαριασμού παρατίθενται στο τμήμα 3 της παρούσας απόφασης.

(255) Η Επιτροπή θεωρεί ως μη ρεαλιστικό το να θεωρηθεί ότι η SNCB θα μπορούσε να ανακτήσει το 21 % μόνο της προηγούμενης εμπορικής κίνησης της IFB. Κατ' αρχήν, όπως αναγνωρίζει το Βέλγιο στην απάντησή του στην απόφαση κίνησης διαδικασίας, οι αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται η IFB είναι σε πλήρη άνθηση (ρυθμός ανάπτυξης 11 % στον κλάδο της μεταφόρτωσης φορτίων και 12 % στον κλάδο των συνδυασμένων μεταφορών). Ως εκ τούτου, είναι πιθανόν οι ανταγωνιστές της IFB να αγόραζαν τα στοιχεία ενεργητικού της IFB για να συνεχίσουν τις δραστηριότητές της.

(256) Με βάση αυτή την υπόθεση, ο αγοραστής της IFB θα είχε ανάγκη από υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Δεδομένης της εξαιρετικά ισχυρής θέσης της SNCB στην αγορά των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών από το Βέλγιο, και του μονοπωλίου της (μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2007) στην εθνική αγορά εμπορευματικών μεταφορών του Βελγίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο αγοραστής της IFB θα επέλεγε, τουλάχιστον για ένα σημαντικό μέρος των αναγκών του, την SNCB ως σιδηροδρομικό μεταφορέα. Ως εκ τούτου, ακόμη και στην περίπτωση πτώχευσης της IFB, η SNCB θα μπορούσε να ανακτήσει ένα πολύ μεγάλο τμήμα της σιδηροδρομικής διακίνησης που είχε η IFB.

(257) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι αγορές των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι σε ανάπτυξη. Κατά συνέπεια, είναι λογικό να υποτεθεί ότι η SNCB θα μπορούσε να αναπτυχθεί με τον ίδιο ρυθμό όπως η αγορά, γεγονός που θα της επέτρεπε να απορροφήσει κατά το μάλλον ή ήττον τα 50 άτομα που ήταν αποσπασμένα στην IFB.

(258) Συμπερασματικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι το Βέλγιο δεν κατόρθωσε να αποδείξει με πειστικό τρόπο ότι η SNCB θα παρέμενε με ένα πλεονάζον προσωπικό 480 ατόμων σε περίπτωση πτώχευσης της IFB και ότι δεν θα μπορούσε να απορροφήσει τα 50 άτομα που ήταν αποσπασμένα στην IFB.

(259) Με βάση τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από το Βέλγιο, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο δεύτερο σενάριο, η SNCB παραιτείται επίσης (όπως και στο πρώτο σενάριο) από την ανάκτηση των απαιτήσεών της μέγιστου ύψους 95,3 εκατ. EUR, αναλαμβάνοντας επιπλέον ένα μέγιστο κόστος 13 εκατ. EUR.

4.1.2.3. Συμπέρασμα

(260) Δεδομένου ότι η SNCB, και στα δύο σενάρια, παραιτείται από τις απαιτήσεις της έναντι της IFB ύψους 95,3 εκατ. EUR, το Βέλγιο δεν απέδειξε ότι η επιλογή του πρώτου

([45]) Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 7ης Δεκεμβρίου 2005, υπόθεση C 53/2003, Βέλγιο, Αναδιάρθρωση της εταιρίας ABX Logistics, σημείο 204 και επόμενα.

σεναρίου (χρηματοδότηση αναδιάρθρωσης), που έχει ως αποτέλεσμα να διατηρήσει στην κατοχή της η SNCB μια επιχείρηση με αρνητική αξία εκτιμώμενη στα -18 εκατ. EUR, ήταν μια οικονομικά συνετή επιλογή σε σύγκριση με το δεύτερο σενάριο της εκκαθάρισης, στο οποίο τα μόνα πρόσθετα οικονομικά βάρη που αποδεικνύονται στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας εκτιμάται ότι ανέρχονται κατ' ανώτατο όριο στα 13 εκατ. EUR.

(261) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το Βέλγιο δεν απέδειξε ότι η SNCB ενήργησε όπως θα ενεργούσε ένας ιδιώτης επενδυτής υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, λαμβάνοντας την απόφαση, η οποία πρέπει να καταλογιστεί στο βελγικό κράτος, να χρηματοδοτήσει την αναδιάρθρωση και συνέχιση των δραστηριοτήτων της IFB στο Βέλγιο και την αποεπένδυση των δραστηριοτήτων της IFB στη Γαλλία.

4.1.3. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επίδραση στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών*

(262) Η Επιτροπή πρέπει να αναλύει την κατάσταση της σχετικής αγοράς και τα μερίδια αγοράς των αποδεκτών της ενίσχυσης σ' αυτή την αγορά, καθώς και τις επιπτώσεις που θα έχει η χρηματοοικονομική ενίσχυση στο θέμα του ανταγωνισμού ([46]).

(263) Στην προκειμένη περίπτωση, η χρηματοοικονομική ενίσχυση χορηγήθηκε σε επιχείρηση που δραστηριοποιείται σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό και που ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις διαφόρων κρατών μελών, όπως αναφέρεται στο τμήμα 2 της παρούσας απόφασης. Η χρηματοοικονομική ενίσχυση νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει λοιπόν τον ανταγωνισμό και απειλεί να επηρεάσει ή επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(264) Η βελγική κυβέρνηση, στην απαντητική επιστολή της κατά την κίνηση της διαδικασίας, αμφισβητεί ότι πληρούνται τα δύο αυτά κριτήρια του άρθρου του άρθρου 87 παράγραφος 1, επειδή η Επιτροπή δεν παρουσίασε καμία απόδειξη νόθευσης του ανταγωνισμού.

(265) Η Επιτροπή εφιστά την προσοχή των βελγικών αρχών στο γεγονός ότι το άρθρο 87, παράγραφος 1 κάνει μνεία για απειλή νόθευσης του ανταγωνισμού. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να προσκομίσει αποδείξεις νόθευσης του ανταγωνισμού αλλά να εξηγήσει με πειστικό τρόπο τον κίνδυνο νόθευσης, πράγμα που έκανε στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημεία 212 και 213) καθώς και στην παρούσα απόφαση.

4.1.4. *Συμπέρασμα: ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

(266) Συμπερασματικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρηματοδότηση που παρέσχε η SNCB για την αναδιάρθρωση της IFB (στο Βέλγιο) και την παύση των δραστηριοτήτων της στη Γαλλία, με τη μορφή κεφαλαιοποίησης χρεών ύψους 95,3 εκατ. EUR, συνιστά κρατική ενίσχυση.

([46]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Μαρτίου 1985, Βασίλειο των Κάτω Χωρών και Leeuwarder Papierwarenfabriek/Επιτροπής (κοινές υποθέσεις 296/82 και 318/82, Συλλογή 1985, σ. 809), σκέψη 24.

4.2. **Συμβιβάσιμο της ενίσχυσης**

(267) Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης προβλέπει ότι «*δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.*»

(268) Η ενίσχυση που χορηγήθηκε από το Βέλγιο διαμέσου της SNCB θα μπορούσε να συμβιβάζεται με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), όπως ερμηνεύεται από την Επιτροπή στις κατευθυντήριες γραμμές της του 1999 και 2004.

4.2.1. *Συμβιβάσιμο ως ενίσχυση διάσωσης*

(269) Μόνον τα μέτρα που συνίστανται σε ταμειακή ενίσχυση θα μπορούσαν να είναι συμβιβάσιμα ως ενισχύσεις διάσωσης. Στην παρούσα περίπτωση, ταμειακές ενισχύσεις είναι η χορήγηση της προθεσμίας πληρωμής, της πιστωτικής διευκόλυνσης και της επιστρεπτέας προκαταβολής.

(270) Τίθεται εκ των προτέρων το ερώτημα, ποια έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών πρέπει να εφαρμοστεί. Η τελευταία έκδοση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών τέθηκε σε ισχύ στις 10 Οκτωβρίου 2004. Στο σημείο 7 με τίτλο «ημερομηνία εφαρμογής και διάρκεια» αναφέρονται τα εξής:

«(102) *Η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές από τις 10 Οκτωβρίου 2004 έως τις 9 Οκτωβρίου 2009.*

(103) *Οι κοινοποιήσεις που έχουν καταχωρηθεί από την Επιτροπή πριν από τις 10 Οκτωβρίου 2004 θα εξεταστούν σύμφωνα με τα κριτήρια που ίσχυαν κατά το χρόνο της κοινοποίησης.*

(104) *Η Επιτροπή θα εξετάζει κατά πόσον συμβιβάζεται με την κοινή αγορά κάθε ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης η οποία χορηγείται χωρίς την άδεια της και, επομένως, κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης βάσει των παρουσών κατευθυντηρίων γραμμών εάν όλη η ενίσχυση ή μέρος αυτής χορηγείται μετά τη δημοσίευσή τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις η εξέταση θα διεξάγεται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών που εφαρμόζονται κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.*»

(271) Οι ταμειακές ενισχύσεις χορηγήθηκαν στις 7 Απριλίου 2003, με τη σύναψη σύμβασης πλαισίου μεταξύ της IFB και της SNCB. Η χορήγησή τους έγινε χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση στην Επιτροπή και συνεπώς κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης. Κατά συνέπεια, η εκτίμηση του συμβιβάσιμου αυτών των ενισχύσεων ως ενισχύσεις διάσωσης θα γίνει με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 1999.

(272) Το σημείο 23 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 προβλέπει τους ακόλουθους πέντε όρους προκειμένου μια ενίσχυση διάσωσης να δύναται να είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά:

«Οι ενισχύσεις διάσωσης πρέπει:

α) *να αποτελούν ενισχύσεις ρευστότητας υπό τη μορφή εγγυήσεων δανείου ή δανείων. Και στις δύο περιπτώσεις, τα δάνεια πρέπει να συνάπτονται με επιτόκια ανάλογα με εκείνα που ισχύουν για τα δάνεια σε υγιείς επιχειρήσεις, και ιδίως με τα επιτόκια αναφοράς που ορίζει η Επιτροπή.*

β) *να συνδέονται με δάνεια η περίοδος αποπληρωμής των οποίων δεν υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες από την καταβολή της τελευταίας δόσης τους στην επιχείρηση. Η εξόφληση του δανείου που συνδέεται με την ενίσχυση διάσωσης μπορεί ενδεχομένως να καλύπτεται από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης που μπορεί να εγκρίνει στη συνέχεια η Επιτροπή.*

γ) *να δικαιολογούνται από σοβαρούς κοινωνικούς λόγους και να μην έχουν πολύ αρνητικές επιπτώσεις (spillover) σε άλλα κράτη μέλη.*

δ) *κατά την κοινοποίησή τους, να συνοδεύονται από δέσμευση του κράτους μέλους να υποβάλει στην Επιτροπή, εντός έξι μηνών από την ημερομηνία έγκρισης της ενίσχυσης διάσωσης, είτε σχέδιο αναδιάρθρωσης, είτε σχέδιο εκκαθάρισης, είτε αποδείξεις ότι το δάνειο έχει επιστραφεί ολοσχερώς ή/και ότι έχει αποσβεσθεί η εγγύηση.*

ε) *να περιορίζονται στο ποσό που απαιτείται για τη διατήρηση των δραστηριοτήτων της επιχείρησης (για παράδειγμα, να καλύπτουν τα μισθολογικά έξοδα ή τις τρέχουσες προμήθειες) κατά το χρονικό διάστημα για το οποίο εγκρίνεται η ενίσχυση.»*

(273) Η διάρκεια αποπληρωμής που προβλέπεται από τη σύμβαση πλαίσιο είναι δώδεκα μήνες. Ωστόσο, η βελγική κυβέρνηση ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η διάρκεια παρατάθηκε σιωπηρά μεταξύ των μερών μέχρι την ημερομηνία της αύξησης κεφαλαίου.

(274) Με βάση αυτό το στοιχείο, η Επιτροπή έκρινε στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας (σημεία 232 και 233) ότι δεν επληρούτο το κριτήριο του σημείου 23 β) και επομένως οι ταμειακές ενισχύσεις δεν μπορούσαν να εγκριθούν ως ενισχύσεις διάσωσης.

(275) Το Βέλγιο αμφισβητεί την εν λόγω νομική εκτίμηση, προβάλλοντας τρία επιχειρήματα. Θεωρεί κατ' αρχήν ότι η SNCB διατήρησε τα μέτρα διάσωσης με μοναδικό σκοπό να επιτρέψει στην Επιτροπή να ολοκληρώσει την εξέταση της υπόθεσης NN 9/2004. Στηρίζεται στο σημείο 24 των κατευθυντήριων γραμμών, το οποίο προβλέπει ότι η έγκριση των μέτρων διάσωσης συνεχίζει να ισχύει μέχρις ότου η Επιτροπή αποφανθεί επί του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Συνεπώς, οι βελγικές αρχές ζητούν από την Επιτροπή να μην επικαλείται τη διάρκεια της δικής της διαδικασίας έγκρισης των μέτρων διάσωσης και να αμφισβητεί τη διάρκεια διατήρησης αυτών των μέτρων αλλά να εγκρίνει, με βάση το σημείο 24 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999, τα μέτρα διάσωσης μέχρις ότου αποφανθεί επί του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(276) Η Επιτροπή θεωρεί αυτό το επιχείρημα ως άνευ αντικειμένου. Πράγματι, το σημείο 24 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 αναφέρει ότι «*Η αρχική έγκριση της ενίσχυσης διάσωσης καλύπτει χρονικό διάστημα έξι μηνών κατ' ανώτατο όριο ή, αν το κράτος μέλος έχει υποβάλει σχέδιο αναδιάρθρωσης εντός της προθεσμίας αυτής, μέχρι ότου η Επιτροπή αποφανθεί επί του σχεδίου αυτού. Κατόπιν της αρχικής έγκρισης, και σε εξαιρετικές και δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή θα μπορεί να επιτρέπει παράταση της αρχικής εξάμηνης προθεσμίας, εφόσον το ζητήσει το κράτος μέλος.*»

(277) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Βέλγιο έθεσε σε εφαρμογή τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης στις 7 Απριλίου 2003. Η προθεσμία των έξι μηνών για την υποβολή σχεδίου αναδιάρθρωσης έληγε λοιπόν στις 6 Οκτωβρίου 2003. Δεδομένου ότι οι βελγικές αρχές παρέδωσαν το σχέδιο αναδιάρθρωσης στην Επιτροπή κατά τη συνεδρίαση της 12ης Δεκεμβρίου 2003, δεν τήρησαν την προθεσμία που προβλέπεται στο σημείο 24 των κατευθυντήριων γραμμών.

(278) Αλλά και το δεύτερο επιχείρημα των βελγικών αρχών, σύμφωνα με το οποίο είχαν παραδώσει στην Επιτροπή όλα τα αναγκαία στοιχεία για να αποφανθεί επί των ενισχύσεων διάσωσης με την ανακοίνωσή τους της 12ης Αυγούστου 2003 είναι άνευ αντικειμένου. Πράγματι, το γεγονός ότι η Επιτροπή ζήτησε στη συνέχεια επανειλημμένως συμπληρωματικές πληροφορίες δείχνει ότι οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από το Βέλγιο δεν ήταν πλήρεις.

(279) Όσον αφορά το επιχείρημα των βελγικών αρχών, σύμφωνα με το οποίο η Επιτροπή ουδέποτε εξέφρασε επιφυλάξεις για την προσωρινή διατήρηση των μέτρων διάσωσης, αρκεί η υπενθύμιση ότι η Επιτροπή, στις επιστολές της 13ης Οκτωβρίου 2003 και της 26ης Ιανουαρίου 2005, περιέλαβε την ακόλουθη επιφύλαξη: η Επιτροπή εφιστά «*την προσοχή των βελγικών αρχών στη ρήτρα αναστολής εφαρμογής του άρθρου 88, παράγραφος 3 της συνθήκης, που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) 659/99 του Συμβουλίου, σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται να τεθεί σε*

εφαρμογή οποιαδήποτε νέα ενίσχυση αν η Επιτροπή δεν έχει λάβει, ή θεωρηθεί ότι έχει λάβει, απόφαση με την οποία εγκρίνει την εν λόγω ενίσχυση. Επιπλέον, ας μου επιτραπεί να υπενθυμίσω στις βελγικές αρχές ότι σύμφωνα με το άρθρο 14 του εν λόγω κανονισμού, κάθε ενίσχυση που δόθηκε κατά παράβαση της εν λόγω ρήτρας μπορεί να απαιτηθεί να ανακτηθεί από τον αποδέκτη της.»

(280) Η Επιτροπή καταλήγει λοιπόν στο συμπέρασμα ότι υπήρξε υπέρβαση της προθεσμίας των 12 μηνών που προβλέπεται στο σημείο 23 β) των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 όσον αφορά τις ταμειακές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την SNCB στην IFB ενώ οι βελγικές αρχές δεν υπέβαλαν στην Επιτροπή το σχέδιο αναδιάρθρωσης εντός της προθεσμίας των έξι μηνών, που προβλέπεται στο σημείο 24 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999. Οι ενισχύσεις λοιπόν που χορηγήθηκαν από την SNCB δεν μπορεί να εγκριθούν ως ενισχύσεις διάσωσης. Θα μπορούσαν ωστόσο να είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά ως ενισχύσεις αναδιάρθρωσης.

4.2.2. *Συμβιβάσιμο των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης*

(281) Τίθεται εκ νέου το ερώτημα ποια έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών πρέπει να εφαρμοστεί. Στην απόφασή της για την κίνηση διαδικασίας (σημείο 240), η Επιτροπή θεώρησε ότι εφόσον η SNCB αποφάσιζε να μη χορηγήσει νέο πλεονέκτημα στην IFB, και εφόσον προσκομίζονταν αποδείξεις ότι η SNCB δεσμεύτηκε να μετατρέψει τις απαιτήσεις της σε κεφάλαιο πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, η Επιτροπή στην τελική της απόφαση θα εξέταζε τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την SNCB στην IFB με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 1999.

(282) Οι βελγικές αρχές, στην απάντησή τους στην επιστολή κίνησης της διαδικασίας, ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η SNCB παραιτήθηκε υπέρ της IFB της εισφοράς σε είδος από τη συμμετοχή της στην εταιρία TRW και ότι αποσύρουν την κοινοποίηση της 28ης Φεβρουαρίου 2005. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η SNCB αποφάσισε να μη χορηγήσει νέο πλεονέκτημα στην IFB και να περιοριστεί στη μετατροπή των απαιτήσεών της σε κεφάλαιο.

(283) Πρέπει να διαπιστωθεί κατά πόσον η SNCB δεσμεύτηκε να μετατρέψει τις απαιτήσεις της σε κεφάλαιο πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Οι βελγικές αρχές, στην απάντησή τους στην επιστολή κίνησης της διαδικασίας, ανέφεραν ότι σύμφωνα με το βελγικό δίκαιο, η δέσμευση της SNCB για μετατροπή των απαιτήσεών της σε κεφάλαιο παγιώθηκε στις 7 Απριλίου 2003, δηλ. από την ημερομηνία σύναψης της σύμβασης πλαισίου, ενώ το γεγονός ότι η δέσμευση αυτή τέθηκε υπό αναβλητική αίρεση, δηλ. υπό την αίρεση της κοινοποίησης και της έγκρισής της από την Επιτροπή, δεν είχε ως συνέπεια την άρση του πάγιου και οριστικού χαρακτήρα αυτής της δέσμευσης. Πράγματι, όπως κατέδειξαν οι βελγικές αρχές, η άρση της αναβλητικής αίρεσης έχει αναδρομικό αποτέλεσμα. Η δέσμευση της SNCB για μετατροπή των απαιτήσεών της σε κεφάλαιο παγιώθηκε λοιπόν από τις 7 Απριλίου 2003.

(284) Εφόσον επομένως πληρούνται οι δύο όροι, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι στην παρούσα υπόθεση πρέπει να εφαρμοστούν οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999. Το συμπέρασμα αυτό είναι εξάλλου σύμφωνο με την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (σημείο 240), όπου η Επιτροπή συμπέρανε ότι:

«*[…] εφόσον η SNCB αποφασίσει να μη παράσχει νέο πλεονέκτημα στην IFB, και εφόσον προσκομιστούν αποδείξεις ότι η SNCB δεσμεύτηκε να κεφαλαιοποιήσει τις απαιτήσεις της πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, η Επιτροπή στην τελική της απόφαση θα εξετάσει τις ενισχύσεις που χορήγησε η SNCB στην IFB με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 1999*» ([47]).

(285) Για να μπορεί μια επιχείρηση να λάβει ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, πρέπει κατ' αρχήν να είναι επιλέξιμη για την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών. Για να είναι μια επιχείρηση επιλέξιμη, πρέπει να είναι προβληματική επιχείρηση. Οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999 αναφέρουν σχετικά με το θέμα αυτό (σημεία 4 και 5):

«(4) *[…] Η Επιτροπή θεωρεί ότι μία επιχείρηση είναι προβληματική κατά την έννοια των παρουσών κατευθυντηρίων γραμμών, εφόσον δεν είναι ικανή, με δικούς της οικονομικούς πόρους ή με τους πόρους που είναι πρόθυμοι να συνεισφέρουν οι ιδιοκτήτες/μέτοχοί της και οι πιστωτές της, να ανακόψει τη ζημιογόνο πορεία της, η οποία θα την οδηγήσει, ελλείψει εξωτερικής παρέμβασης από το κράτος, προς μία σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα.*

(5) *Συγκεκριμένα, μια επιχείρηση θεωρείται σε κάθε περίπτωση, ανεξαρτήτως μεγέθους, ως προβληματική, στο πλαίσιο των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών:*

α) *εάν πρόκειται για εταιρεία οι εταίροι της οποίας έχουν περιορισμένη ευθύνη, εφόσον έχει εξαφανιστεί πάνω από το ήμισυ του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει χαθεί στην διάρκεια των δώδεκα τελευταίων μηνών.*»

([47]) Απόφαση με την οποία κινήθηκε η επίσημη διαδικασία εξέτασης — Κρατική ενίσχυση C 46/2005, σημείο 240.

(286) Όπως αναφέρθηκε ήδη στην απόφαση κίνησης διαδικασίας (σημείο 225), οι ετήσιοι λογαριασμοί της IFB του 2002 εμφανίζουν εγγεγραμμένο κεφάλαιο ύψους 48 εκατ. EUR και τρέχουσες ζημίες προ φόρων ύψους 50 εκατ. EUR. Συνεπώς, το εταιρικό κεφάλαιο είχε εξαφανιστεί όταν η SNCB αποφάσισε τον Απρίλιο του 2003 να χορηγήσει τις ενισχύσεις. Δεδομένου ότι τότε είχε εξαφανιστεί πάνω από το ήμισυ του εγγεγραμμένου κεφαλαίου, από το οποίο άνω του ενός τετάρτου τους τελευταίους δώδεκα μήνες, η IFB είναι μια προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των σημείων 4 και 5 των κατευθυντήριων γραμμών.

(287) Επιπλέον, στην περίπτωση της IFB δεν πρόκειται για νεοσυσταθείσα επιχείρηση. Οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999 αναφέρουν σχετικά (σημείο 7).

«(7) Στο πλαίσιο των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, μία επιχείρηση που δημιουργήθηκε πρόσφατα δεν είναι επιλέξιμη για ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ακόμη και αν η αρχική της χρηματοοικονομική θέση είναι επισφαλής. Αυτό ισχύει ιδίως όταν μια νέα επιχείρηση προκύπτει κυρίως από εκκαθάριση προϋπάρχουσας επιχείρησης ή από ανάληψη μόνο του ενεργητικού της.»

(288) Όπως αναφέρεται στο τμήμα 2 της παρούσας απόφασης, η IFB ιδρύθηκε την 1η Απριλίου 1998, με τη συγχώνευση της εταιρίας FerryBoats SA με την εταιρία InterFerry SA και την εν συνεχεία εισφορά του σιδηροδρομικού κλάδου της εταιρίας Edmond Depaire SA στην εκ συγχωνεύσεως οντότητα. Στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημεία 218 έως 223), η Επιτροπή εξέφραζε αμφιβολίες για το κατά πόσο η νέα επιχείρηση IFB αποτελούσε συνέχεια της νομικής προσωπικότητας μιας από τις τρεις αυτές εταιρίες και ότι δεν επρόκειτο για μια νεοσυσταθείσα το 1998 οντότητα.

(289) Στην απάντησή τους στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, οι βελγικές αρχές αποδεικνύουν ότι η IFB αποτελεί συνέχεια της νομικής προσωπικότητας της FerryBoats SA, η οποία ήταν καταχωρημένη στο μητρώο από το 1923. Η Επιτροπή συμπεραίνει λοιπόν ότι η IFB δεν είναι πρόσφατα δημιουργηθείσα επιχείρηση κατά την έννοια του σημείου 7 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999.

(290) Το σημείο 3.2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 αναφέρεται στους όρους για την έγκριση μιας ενίσχυσης αναδιάρθρωσης. Οι όροι αυτοί είναι οι εξής:

— το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα,

— θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό, στο μέτρο του δυνατού, των δυσμενών συνεπειών που θα έχει η ενίσχυση για τους ανταγωνιστές,

— η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο απαραίτητο που θα επιτρέψει την αναδιάρθρωση,

— η Επιτροπή πρέπει να είναι σε θέση να διαπιστώνει την ορθή εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης μέσω τακτικών και λεπτομερών εκθέσεων,

— η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρέπει να χορηγείται εφάπαξ.

4.2.2.1. Σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας της επιχείρησης

(291) Όσον αφορά το σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας της επιχείρησης, οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999 αναφέρουν τα εξής:

«(31) Η χορήγηση της ενίσχυσης προϋποθέτει την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης το οποίο, για κάθε μεμονωμένη ενίσχυση, επικυρώνεται από την Επιτροπή.

(32) *Το σχέδιο αναδιάρθρωσης, του οποίου η διάρκεια πρέπει επίσης να είναι όσο το δυνατόν περιορισμένη, πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, με βάση ορισμένες ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τους μελλοντικούς όρους λειτουργίας. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρέπει, επομένως, να συνδέεται με ένα βιώσιμο σχέδιο αναδιάρθρωσης, για το οποίο αναλαμβάνει σχετική δέσμευση το κράτος μέλος. Το σχέδιο αυτό πρέπει να υποβάλλεται στην Επιτροπή με όλες τις αναγκαίες διευκρινίσεις, και ιδίως να συνοδεύεται από μία μελέτη αγοράς. Η βελτίωση της βιωσιμότητας πρέπει να προκύπτει κατά κύριο λόγο από τη λήψη εσωτερικών μέτρων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Δεν μπορεί να βασίζεται σε εξωτερικούς παράγοντες, τους οποίους δεν μπορεί να επηρεάσει καθόλου η επιχείρηση, όπως διακυμάνσεις των τιμών ή της ζήτησης, παρά μόνον εφόσον οι υποθέσεις που διατυπώνονται για την εξέλιξη της αγοράς τυγχάνουν γενικής αποδοχής. Η αναδιάρθρωση θα πρέπει να συνεπάγεται την εγκατάλειψη των δραστηριοτήτων που, ακόμη και μετά την αναδιάρθρωση, παραμένουν διαρθρωτικά ζημιογόνες.*

(33) *Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης περιγράφονται οι συνθήκες που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης, ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσον είναι πρόσφορα τα προτεινόμενα μέτρα. Λαμβάνεται ιδίως υπόψη η παρούσα κατάσταση και οι μελλοντικές προοπτικές της προσφοράς και της ζήτησης στην αγορά των σχετικών προϊόντων, διατυπώνοντας διάφορες αισιόδοξες, απαισιόδοξες και ενδιάμεσες υποθέσεις, καθώς και οι ειδικές δυνάμεις και αδυναμίες της επιχείρησης. Επιτρέπει στην επιχείρηση να αποκτήσει προοδευτικά μία νέα διάρθρωση που της δίνει προοπτικές μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας καθώς και τη δυνατότητα να λειτουργεί με δικούς της πόρους.*

(34) *Το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να προβλέπει μία μετεξέλιξη της επιχείρησης που θα της επιτρέπει να καλύπτει, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, όλα της τα έξοδα, περιλαμβανομένης της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών δαπανών. Η προσδοκώμενη απόδοση των ιδίων κεφαλαίων της αναδιαρθρωμένης επιχείρησης θα πρέπει να είναι επαρκής ώστε να της επιτρέψει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις.»*

(292) Η Επιτροπή, στην απόφαση κίνησης διαδικασίας (σημεία 242 έως 247), κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το Βέλγιο είχε υποβάλει σχέδιο διάρθρωσης που πληρούσε τα κριτήρια που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές, χωρίς να διατυπώσει καμία αμφισβήτηση σχετικά με αυτό το κριτήριο. Μετά την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα μέρη που να αμφισβητούν αυτό το συμπέρασμα.

(293) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η IFB μπόρεσε να αποδείξει την οικονομική της βιωσιμότητα τόσο μέσω του σχεδίου αναδιάρθρωσης, που υποβλήθηκε το 2003, όσο και με τα έκτοτε αποτελέσματά της. Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει, όπως και στην απόφαση κίνησης διαδικασίας (σημεία 271), ότι πληρούται το κριτήριο «σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας της επιχείρησης».

(294) Ωστόσο, όπως συνάγεται από το σημείο 290 της παρούσας απόφασης, το σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας της επιχείρησης δεν αποτελεί επαρκή προϋπόθεση, αλλά πρέπει επίσης να αποδεικνύεται ότι η ενίσχυση δεν επιφέρει αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

4.2.2.2. Πρόληψη αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

(295) Όσον αφορά την πρόληψη αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999 αναφέρουν τα εξής (σημεία 35 έως 39):

«(35) *Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τον περιορισμό, στο μέτρο του δυνατού, των δυσμενών συνεπειών που θα έχει η ενίσχυση για τους ανταγωνιστές. Διαφορετικά, η ενίσχυση θα πρέπει να θεωρηθεί ως "αντίθετη προς το κοινό συμφέρον" και συνεπώς ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.*

(36) *Αυτό σημαίνει, συνήθως, περιορισμό της παρουσίας που μπορεί να έχει η επιχείρηση στην αγορά ή τις αγορές της μετά τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης. Εάν η(οι) σχετική(ες) αγορά(ές) είναι αμελητέα(ες) σε επίπεδο Κοινότητας και ΕΟΧ ή εάν το(τα) μερίδιο(α) που κατέχει στην(ις) αγορά(ές) αυτή(ές) η επιχείρηση είναι αμελητέο(α), πρέπει να θεωρηθεί ότι δεν υπάρχει αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί ότι ο όρος αυτός δεν ισχύει καταρχήν για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, εκτός εάν ορίζεται το αντίθετο σε διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων για επιμέρους τομείς.*

(37) *Ο υποχρεωτικός περιορισμός ή μείωση της παρουσίας της επιχείρησης στην αγορά ή τις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται αποτελεί αντισταθμιστικό μέτρο για τους ανταγωνιστές. Το αντισταθμιστικό αυτό μέτρο πρέπει να είναι ανάλογο με τις στρεβλωτικές επιπτώσεις που έχει η ενίσχυση και ιδίως με το σχετικό βάρος της επιχείρησης στην αγορά ή τις αγορές της. Η Επιτροπή καθορίζει την έκταση του περιορισμού ή της μείωσης αυτής με βάση τη μελέτη αγοράς που επισυνάπτεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και, εφόσον κινηθεί η σχετική διαδικασία, με βάση τις πληροφορίες που παρέχουν οι παρεμβαίνοντες τρίτοι. Η μείωση της παρουσίας της επιχείρησης πραγματοποιείται μέσω του σχεδίου αναδιάρθρωσης και με τους όρους που ενδεχομένως το συνοδεύουν.*

(38) *Σε περίπτωση που η μείωση ή ο περιορισμός αυτός ενδέχεται να οδηγήσει σε έκδηλη επιδείνωση στη διάρθρωση της αγοράς, για παράδειγμα οδηγώντας έμμεσα στη δημιουργία μονοπωλίου ή ολιγοπωλίου, η ανάγκη λήψης αντισταθμιστικών μέτρων λαμβάνεται υπόψη με λιγότερη αυστηρότητα.*

(39) Τα αντισταθμιστικά μέτρα μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές, ανάλογα με το κατά πόσον η επιχείρηση δραστηριοποιείται ή μη σε αγορά που εμφανίζει πλεονάζον παραγωγικό δυναμικό. […]»

(296) Πριν από τη λήψη της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, οι βελγικές αρχές εξήγησαν ότι, για να περιορίσει, στο μέτρο του δυνατού, τις δυσμενείς συνέπειες της ενίσχυσης στους ανταγωνιστές της, η IFB είχε λάβει δύο μέτρα:

— αποσύρθηκε από τις μεταφορτωτικές δραστηριότητές της στη Γαλλία,

— έκλεισε τον τερματικό σταθμό του Bressoux στο Βέλγιο και πούλησε τις συμμετοχές της στους τερματικούς σταθμούς των Βρυξελλών και του Zeebrugge στο Βέλγιο.

(297) Η Επιτροπή, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (σημεία 252 έως 265), εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσο τα μέτρα αυτά ήταν επαρκή για τον περιορισμό, στο μέτρο του δυνατού, των δυσμενών συνεπειών της ενίσχυσης στους ανταγωνιστές. Οι αμφιβολίες αυτές αφορούσαν τους δύο τομείς στους οποίους η IFB συνέχιζε τις δραστηριότητές της, δηλ. τη βελγική αγορά μεταφόρτωσης και τη βελγική αγορά της εφοδιαστικής.

α) ***Η βελγική αγορά μεταφόρτωσης***

(298) Τα δύο μέτρα που αναφέρονται στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημείο 260) αφορούσαν τη βελγική αγορά μεταφόρτωσης φορτίων. Στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημείο 262 έως 264), η Επιτροπή εξέφραζε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο τα μέτρα αυτά ήταν επαρκή, κυρίως λόγω του ότι η εταιρία TRW, τη συμμετοχή της στην οποία σκόπευε η SNCB να εισφέρει στην IFB, κατείχε σημαντικές συμμετοχές στους τερματικούς σταθμούς των Βρυξελλών και του Zeebrugge, και η IFB κατείχε σημαντικές μειοψηφικές συμμετοχές σε πολλούς βελγικούς τερματικούς σταθμούς.

(299) Η βελγική κυβέρνηση, στην απάντησή της στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, προβάλλει διάφορα επιχειρήματα για να άρει τις αμφιβολίες της Επιτροπής. Υπογραμμίζει κατ' αρχήν ότι ο ρυθμός ανάπτυξης της IFB ήταν μικρότερος από το ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς (4,1 % ανάπτυξη για την IFB, 10,7 % ανάπτυξη για τους τερματικούς σταθμούς στο λιμάνι της Αμβέρσας, 12 % ανάπτυξη για τους τερματικούς σταθμούς στην περιοχή ARA). Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πρόσθετες αυτές πληροφορίες επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το ειδικό βάρος της IFB στην αγορά μειώθηκε μετά την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(300) Στη συνέχεια, το Βέλγιο κατέδειξε ότι η IFB είχε μειώσει την παραγωγική της ικανότητα στην αγορά μεταφόρτωσης φορτίων από 1,5 εκατ. TEU το 2002 σε 1,1 εκατ. TEU στο τέλος του 2005. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η μείωση αυτή παραγωγικής ικανότητας συνιστά σημαντικό μέτρο περιορισμού.

(301) Τέλος, το Βέλγιο ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η εισφορά της TRW στην IFB δεν θα υλοποιηθεί. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η αλλαγή αυτή είναι σημαντική, αφού έτσι το κλείσιμο του Bressout και η πώληση των συμμετοχών στις Βρυξέλλες και το Zeebrugge οδηγούν σε ουσιαστική μείωση της παρουσίας της IFB στη βελγική αγορά μεταφόρτωσης φορτίων.

(302) Βάσει των ανωτέρω επιχειρημάτων και του γεγονότος ότι το μερίδιο αγοράς της IFB έχει μειωθεί, η Επιτροπή θεωρεί ότι το Βέλγιο προσκόμισε πράγματι αποδείξεις ότι ελήφθησαν επαρκή μέτρα για τον περιορισμό, στο μέτρο του δυνατού, των δυσμενών συνεπειών της ενίσχυσης στους ανταγωνιστές της IFB.

β) ***Η βελγική αγορά εφοδιαστικής***

(303) Στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημεία 257 έως 259), η Επιτροπή επισήμανε ότι τα προτεινόμενα μέτρα δεν αφορούν την αγορά εφοδιαστικής. Η Επιτροπή θεώρησε λοιπόν ότι η απουσία προτεινόμενων μέτρων για την αγορά της εφοδιαστικής, καθώς και το γεγονός ότι η αγορά είναι σε πλήρη μετεξέλιξη και η IFB κατόρθωσε να αυξήσει σημαντικά τους όγκους της, δημιουργούσαν αμφιβολίες για το κατά πόσον το Βέλγιο είχε περιορίσει, στο μέτρο του δυνατού, τις δυσμενείς συνέπειες για τον ανταγωνισμό όσον αφορά τις δραστηριότητες της εφοδιαστικής της IFB.

(304) Η βελγική κυβέρνηση, στην απάντησή της στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, πρόβαλε πέντε επιχειρήματα για να αποδείξει ότι η IFB, αντίθετα με τους ισχυρισμούς της Επιτροπής στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, είχε λάβει επαρκή μέτρα για να περιορίσει τις στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό (για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. περιγραφή στο τμήμα 3 της παρούσας απόφασης, σημεία 177 έως 187). Τα επιχειρήματα αυτά μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

— μείωση κατά 49 % της χωρητικότητας των βαγονιών που εκμεταλλεύεται η IFB,

— μερίδιο αγοράς της IFB κάτω του 5 %,

— βραδύτερος ρυθμός ανάπτυξης σε σχέση με την αγορά (9,9 % για την IFB σε σύγκριση με ένα 12 % κατά μέσο όρο για την αγορά),

— ανάπτυξη που οφείλεται κυρίως στις χύδην μεταφορές, τμήμα της αγοράς στο οποίο η IFB είχε πολύ μικρή παρουσία πριν από το 2002,

— η απελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών από το 2007 θα αυξήσει τις ανταγωνιστικές πιέσεις.

(305) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τα πέντε επιχειρήματα της βελγικής κυβέρνησης είναι πειστικά. Όσον αφορά το πρώτο επιχείρημα, θεωρεί ότι η βελγική κυβέρνηση απέδειξε ότι η IFB μείωσε την παραγωγική της ικανότητα στην εφοδιαστική, μειώνοντας κατά 49 % τον αριθμό των βαγονιών που εκμεταλλεύεται, πράγμα που επιτρέπει τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που επιφέρουν τα υπό εξέταση μέτρα. Όσον αφορά το δεύτερο επιχείρημα, η Επιτροπή συμφωνεί με τη βελγική κυβέρνηση ότι τα μερίδια αγοράς της IFB μειώθηκαν στην αγορά της εφοδιαστικής κατά την έννοια του σημείου 36 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999. Όσον αφορά το τρίτο επιχείρημα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εξηγήσεις που έδωσε το Βέλγιο για να δικαιολογήσει την αύξηση του κύκλου εργασιών της IFB αποδεικνύουν ότι IFB Logistics αναπτύχθηκε βραδύτερα από τους ανταγωνιστές της και ότι το σημαντικότερο μερίδιο στην ανάπτυξη αυτή έχει ένας υποτομέας στον οποίο η παρουσία της IFB είναι περιθωριακή. Όσον αφορά το τέταρτο επιχείρημα, η Επιτροπή θεωρεί ότι, έστω κι αν η απόφαση για το άνοιγμα των τερματικών της σταθμών στους ανταγωνιστές οφείλεται πιθανότατα και σε οικονομικούς λόγους, δεν παύει ωστόσο να έχει ως συνέπεια την ενίσχυση του ανοίγματος των αγορών στις οποίες δραστηριοποιείται η IFB και μπορεί επομένως να περιορίσει τις αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης. Όσον αφορά το πέμπτο επιχείρημα, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η κατάσταση της IFB παρουσιάζει ομοιότητες με την κατάσταση της SNCF fret, στο βαθμό που η IFB, όπως και η SNCF fret, δραστηριοποιείται στους υποτομείς των «σιδηροδρομικών μεταφορών» και των «συνδυασμένων μεταφορών», που απελευθερώνονται πλήρως από την 1η Ιανουαρίου 2007 ([48]).

(306) La Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το Βέλγιο προσκόμισε πράγματι αποδείξεις ότι ελήφθησαν επαρκή μέτρα για τον περιορισμό, στο μέτρο του δυνατού, των δυσμενών συνεπειών της ενίσχυσης στους ανταγωνιστές στον τομέα της εφοδιαστικής.

([48]) Το πλήρες αυτό άνοιγμα των αγορών, που προβλέπεται από την οδηγία 91/440/ΕΚ, τέθηκε σε εφαρμογή με βασιλικό διάταγμα της 13ης Δεκεμβρίου 2005.

γ) ***Συμπέρασμα***

(307) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι βελγικές αρχές προσκόμισαν πράγματι αποδείξεις ότι ελήφθησαν επαρκή μέτρα για τον περιορισμό, στο μέτρο του δυνατού, των δυσμενών συνεπειών της ενίσχυσης για τους ανταγωνιστές στις δύο υπό εξέταση αγορές.

4.2.2.3. Περιορισμένη στο ελάχιστο ενίσχυση

(308) Όσον αφορά τον περιορισμό της ενίσχυσης στο ελάχιστο, οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999 αναφέρουν τα εξής (σημεία 40 και 41):

«(40) *Το ύψος και η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο απαραίτητο που θα επιτρέψει την αναδιάρθρωση με βάση τους διαθέσιμους χρηματοοικονομικούς πόρους της επιχείρησης, των μετόχων της ή του εμπορικού ομίλου στον οποίο ανήκει. Οι αποδέκτες της ενίσχυσης πρέπει να συμβάλλουν σημαντικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με δικούς τους πόρους, περιλαμβανομένης της πώλησης ενεργητικού, εφόσον δεν είναι απαραίτητο για την επιβίωση της επιχείρησης, ή με εξωτερική χρηματοδότηση που θα λάβουν υπό τους όρους της αγοράς. Για να περιορισθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, η μορφή με την οποία χορηγείται η ενίσχυση ή το ποσό της πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μην προκύψουν για την επιχείρηση πλεονάζοντα ρευστά διαθέσιμα, τα οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει σε επιθετικές δραστηριότητες που ενδέχεται να προξενήσουν στρεβλώσεις στην αγορά και δεν συνδέονται με τη διαδικασία αναδιάρθρωσης. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή εξετάζει το επίπεδο του παθητικού της επιχείρησης μετά την αναδιάρθρωση, καθώς και μετά από κάθε ρύθμιση ή περιορισμό των χρεών, ιδίως στο πλαίσιο της συνέχισης της λειτουργίας της μετά από συλλογική διαδικασία του εθνικού δικαίου λόγω αφερεγγυότητάς της. Η ενίσχυση δεν πρέπει επίσης να χρησιμεύσει στη χρηματοδότηση νέων επενδύσεων οι οποίες δεν είναι απαραίτητες για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης.*

(41) *Σε όλες τις περιπτώσεις, πρέπει να αποδεικνύεται στην Επιτροπή ότι η ενίσχυση δεν θα χρησιμοποιηθεί παρά μόνο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης και ότι δεν θα επιτρέπει στον δικαιούχο, κατά την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, να επεκτείνει το παραγωγικό του δυναμικό, εκτός αν αυτό είναι αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης χωρίς παράλληλη αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού.*»

(309) Πρέπει λοιπόν κατ' αρχήν να επαληθευθεί κατά πόσον η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο και κατά πόσο η ίδια συμβολή της IFB ήταν επαρκής.

α) **Περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο**

(310) Για να αποδείξει ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο, η βελγική κυβέρνηση διευκρινίζει ότι η αύξηση του κεφαλαίου περιορίζεται στην αποκατάσταση του εταιρικού κεφαλαίου της IFB, το οποίο κατέστη αρνητικό μετά τις ζημίες που κατέγραψε το 2001 και 2002, σε ύψος που να επιτρέπει την οικονομική της βιωσιμότητα. Όπως εξηγείται στο τμήμα 2 της παρούσας απόφασης, ο δείκτης φερεγγυότητας, δηλ. ο λόγος ίδιων κεφαλαίων/παθητικό, της IFB μετά την αύξηση κεφαλαίου θα είναι 35,6 %.

(311) Στην απόφαση κίνησης διαδικασίας (σημείο 268), η Επιτροπή αναγνώριζε ότι η αύξηση κεφαλαίου ήταν κατώτερη κατά 20 εκατ. EUR από το ποσό το οποίο συνιστούσε η εταιρία συμβούλων McKinsey στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η Επιτροπή ανέφερε (σημείο 268) ότι ο προβλεπόμενος για την IFB δείκτης φερεγγυότητας ήταν μικρότερος από το δείκτη των εταιριών τερματικών σταθμών καθώς και από το δείκτη, αν και σε μικρότερο βαθμό, των εταιριών με μεικτή δραστηριότητα.

(312) Ωστόσο, διαπίστωνε ότι ο δείκτης αυτός ήταν μεγαλύτερος από το μέσο όρο των δεικτών των εταιριών μεταφορών. Έτσι, κατέληγε στο συμπέρασμα ότι δεν διέθετε επαρκή στοιχεία προκειμένου να αποφανθεί με οριστικό τρόπο ότι η ενίσχυση περιοριζόταν στο ελάχιστο αναγκαίο.

(313) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, για να αποφανθεί ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο, πρέπει να επαληθεύσει κατ' αρχήν ότι ο δείκτης φερεγγυότητας της IFB, η οποία θα διατηρήσει δραστηριότητες στο Βέλγιο, δεν υπερβαίνει τον μέσο όρο των ανταγωνιστών της και, στη συνέχεια, ότι η IFB αποεπένδυσε τις συμμετοχές της στη Γαλλία με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

i) *Δείκτης φερεγγυότητας που δεν υπερβαίνει το μέσο όρο των ανταγωνιστών*

(314) Το Βέλγιο, στην απάντησή του στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, παρέσχε πρόσθετες πληροφορίες. Υπολόγισε κατ' αρχήν το δείκτη φερεγγυότητας των έξι πλέον συγκρίσιμων με την IFB εταιριών τερματικών σταθμών και το δείκτη φερεγγυότητας των έξι πλέον συγκρίσιμων με την IFB εταιριών εφοδιαστικής. Στη συνέχεια, υπολόγισε ένα μέσο όρο, σταθμίζοντας τους μέσους δείκτες των εταιριών τερματικών σταθμών και των εταιριών εφοδιαστικής συναρτήσει του ειδικού βάρους των δύο αυτών δραστηριοτήτων εντός της IFB. Προκύπτει έτσι ένας μέσος δείκτης φερεγγυότητας 35,6 %, ο οποίος αντιστοιχεί με το δείκτη φερεγγυότητας της IFB μετά την προβλεπόμενη αύξηση κεφαλαίου.

(315) Επιπλέον, το Βέλγιο απέδειξε ότι οι δύο αμεσότεροι ανταγωνιστές της IFB, δηλ. οι εταιρίες Gosselin και Hupac, έχουν πολύ κοντινούς δείκτες φερεγγυότητας (38,9 % και 34,9 % αντίστοιχα).

(316) Με βάση τις πρόσθετες πληροφορίες του Βελγίου και το γεγονός ότι η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου μειώθηκε, σε σχέση με την αρχική σύσταση των 120 εκατ. EUR που περιέχεται στο σχέδιο McKinsey του Δεκεμβρίου του 2003, στα 95,3 εκατ. EUR, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αύξηση κεφαλαίου περιορίζεται στο απολύτως αναγκαίο.

ii) *Αποεπένδυση των συμμετοχών στη Γαλλία με το χαμηλότερο κόστος*

(317) Όσον αφορά την αποεπένδυση στις θυγατρικές της IFB στη Γαλλία, η Επιτροπή επαλήθευσε ότι, για την αποχώρησή της, η IFB επέλεξε πάντοτε το λιγότερο δαπανηρό τρόπο, για να περιορίσει το κόστος της απόσυρσης και κατά συνέπεια την ενίσχυση στο ελάχιστο.

α) ***Acimar***

(318) Η αποεπένδυση στην Acimar με δικαστικό διακανονισμό κόστισε 3,9 εκατ. EUR (βλ. τμήμα 2 της παρούσας απόφασης). Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το Βέλγιο απέδειξε ότι η εναλλακτική λύση, δηλ. η συνέχιση των δραστηριοτήτων της, θα απαιτούσε τη χρηματοδότηση του ετήσιου cash-drain μέχρι το τέλος του 2005 από την IFB, γεγονός που θα οδηγούσε σε μια συνολική ζημία 10,8 εκατ. EUR, χωρίς οποιαδήποτε εγγύηση ότι θα μπορούσε να ανακτήσει τις απαιτήσεις των 3,9 εκατ. EUR από τις οποίες παραιτήθηκε με το δικαστικό διακανονισμό.

(319) Η Επιτροπή συμπεραίνει συνεπώς ότι η IFB εφάρμοσε τη λιγότερο δαπανηρή επιλογή για την Acimar.

β) ***NFTI-ou***

(320) Όσον αφορά την NFTI-ou, που ήταν εταιρία ελεγχόμενη από κοινού από την IFB και την Port Autonome de Dunkerque, που εκμεταλλεύεται τερματικούς σταθμούς στο λιμάνι της Δουνκέρκης, η IFB εξέτασε δύο δυνατότητες: τη συνέχιση των δραστηριοτήτων ή την αποεπένδυση με την πώληση της συμμετοχής της. Η αποεπένδυση είχε κόστος 18,5 εκατ. EUR (βλ. λεπτομερή περιγραφή στο τμήμα 2 της παρούσας απόφασης).

(321) Όσον αφορά την εναλλακτική λύση, δηλ. τη συνέχιση των δραστηριοτήτων, το Βέλγιο απέδειξε στην απάντησή του ότι η λύση αυτή θα οδηγούσε σε απώλεια 36,2 εκατ. EUR (βλ. λεπτομερή περιγραφή στο τμήμα 3 της παρούσας απόφασης).

(322) Βάσει του κόστους των δύο επιλογών, η Επιτροπή θεωρεί ότι η IFB επέλεξε τη λιγότερο δαπανηρή λύση.

γ) ***IFB France***

(323) Η μεταβίβαση της IFB France, η οποία μετονομάστηκε στη συνέχεια σε AGEP, στην NFTI-ou κόστισε 0,9 εκατ. EUR (βλ. λεπτομερή περιγραφή στο τμήμα 2 της παρούσας απόφασης). Τίθεται λοιπόν το ερώτημα κατά πόσον η κήρυξη της IFB France σε πτώχευση δεν θα ήταν λιγότερο δαπανηρή για την IFB.

(324) Όπως και στην υπόθεση της πώλησης, η IFB θα χρειαζόταν να παραιτηθεί από τις απαιτήσεις της έναντι της IFB France ύψους 0,8 εκατ. EUR. Το Βέλγιο ισχυρίζεται ωστόσο ότι η πτώχευση θα συνεπαγόταν και πρόσθετο κόστος: η IFB δεν θα είχε επιτύχει την τιμή πώλησης του 0,1 εκατ. EUR, γεγονός το οποίο θα είχε ως αποτέλεσμα μειώσεις αξίας στη συμμετοχή της, και η IFB θα έπρεπε να καταβάλει συνολικά 0,8 εκατ. EUR στους 14 εργαζομένους, οι οποίοι θα έχαναν τη δουλειά τους λόγω της πτώχευσης, βάσει του γαλλικού κοινωνικού δικαίου.

(325) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το Βέλγιο δεν παρέσχε αποδείξεις για αυτόν τον κίνδυνο υποχρέωσης κάλυψης του παθητικού. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να απορρίψει αυτόν τον ισχυρισμό ([49]). Η Επιτροπή συμπεραίνει λοιπόν ότι η εκχώρηση της IFB France είχε τουλάχιστον το ίδιο κόστος με τη συνέχισή της.

(326) Η Επιτροπή συμπεραίνει επομένως ότι η IFB επέλεξε μία από τις δύο λιγότερο δαπανηρές λύσεις.

δ) ***Dry Port Dunkerque***

(327) Όσον αφορά την Dry Port de Dunkerque, αποφασίστηκε η εκκαθάριση της εταιρίας, με την πώληση, προηγουμένως, ενός μέρους του ενεργητικού, δηλ. της συμμετοχής του 8,6 % στην NFTI-ou. Η λύση αυτή κόστισε 7,9 εκατ. EUR (βλ. λεπτομερή περιγραφή στο τμήμα 2 της παρούσας απόφασης).

(328) Στο εναλλακτικό σενάριο, δηλ. τη συνέχιση των δραστηριοτήτων, η IFB θα έπρεπε να χρηματοδοτεί το ετήσιο έλλειμμα (cash drain) από τις ζημίες της εταιρίας, γεγονός που θα απέφερε ένα πρόσθετο βάρος 2,6 εκατ. EUR.

(329) Συνεπώς, η εκκαθάριση ήταν η λιγότερο δαπανηρή επιλογή.

ε) ***SSTD***

(330) Λόγω της στρατηγικής απόφασης για απόσυρση από τη γαλλική αγορά, η απόφαση πώλησης της SSTD για 0,2 εκατ. EUR (βλ. λεπτομερή περιγραφή στο τμήμα 2) αντιπροσώπευε την πλέον συμφέρουσα επιλογή για την IFB.

([49]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, Ισπανία/Επιτροπή, απόφαση γνωστή ως «Hytasa» (C-278/92, C-279/92 και C 208/92, Συλλογή 1999, σ. I-4103), σκέψη 22, και απόφαση της Επιτροπής της 22ας Ιουλίου 1998 στην υπόθεση SDBO.

στ) ***Συμπέρασμα***

(331) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η IFB αποεπένδυσε τις συμμετοχές της στη Γαλλία με το μικρότερο δυνατό κόστος και ότι, κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση από την SNCB για την υλοποίηση αυτής της αναγκαίας για τη βιωσιμότητα του υπόλοιπου τμήματος της IFB αποεπένδυσης περιορίστηκε στο ελάχιστο δυνατό.

β) **Ίδια συνεισφορά του αποδέκτη της ενίσχυσης**

(332) Το σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 ορίζει ότι:

«Οι αποδέκτες της ενίσχυσης πρέπει να συμβάλλουν σημαντικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με δικούς τους πόρους, περιλαμβανομένης της πώλησης ενεργητικού, εφόσον δεν είναι απαραίτητο για την επιβίωση της επιχείρησης, ή με εξωτερική χρηματοδότηση που θα λάβουν υπό τους όρους της αγοράς.»

(333) Στην επιστολή κίνησης διαδικασίας (σημείο 270), η Επιτροπή ανέφερε ότι σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, η IFB δεν φαινόταν να έχει σημαντική ίδια συνεισφορά στην αναδιάρθρωσή της και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατηρούσε αμφιβολίες κατά πόσον η IFB συνεισέφερε επαρκώς στην αναδιάρθρωσή της.

(334) Το Βέλγιο, στην απάντησή του στην επιστολή κίνησης διαδικασίας, εξήγησε αναλυτικά τι θεωρεί ως ίδια συνεισφορά της IFB στην αναδιάρθρωσή της (βλ. περιγραφή στο τμήμα 3 της παρούσας απόφασης, σημεία 194 έως 201).

(335) Η Επιτροπή αξιολογεί ως ακολούθως τις εξηγήσεις του Βελγίου:

i) *Κόστος της αναδιάρθρωσης*

(336) Η Επιτροπή αρχίζει με τον προσδιορισμό του συνολικού κόστους της αναδιάρθρωσης, χωρίς τα κέρδη παραγωγικότητας και τις μειώσεις των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης.

Καθαρό κόστος της αναδιάρθρωσης	
Καθαρή ζημία εκμετάλλευσης	2,749
Έκτακτα βάρη	0,032
Αύξηση των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης	12,998
Επενδύσεις αντικατάστασης μη χρηματοοικονομικών ακινητοποιήσεων	6,611
Επενδύσεις σε χρηματοοικονομικές ακινητοποιήσεις	1,882
Πληρωμή τόκων σε επιχειρήσεις εκτός της SNCB	2,351
Αποπληρωμή του χρηματοοικονομικού χρέους	16,599
Μερική αποπληρωμή του χρέους και των τόκων προς την SNCB	81,7
Φορολογικά χρέη	0,077
Σύνολο	125,56

(337) Για τον υπολογισμό, η Επιτροπή θεωρεί ότι δικαιολογείται, σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθεί στη λήψη αποφάσεων ([50]), να χρησιμοποιήσει τις τιμές κόστους που περιλαμβάνονται στον ανωτέρω πίνακα αντί τις τιμές που δίδονται από το Βέλγιο (βλ. πίνακα του σημείου 184), κυρίως για τους ακόλουθους λόγους:

— ζημίες εκμετάλλευσης («cash drain»). Το Βέλγιο είχε περιλάβει 27,916 εκατ. EUR ως «ακαθάριστες ζημίες εκμετάλλευσης» στο κόστος αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, σύμφωνα με την πρακτική της στη λήψη αποφάσεων ([51]), στο κόστος αναδιάρθρωσης πρέπει να περιλάβει μόνο τις καθαρές ζημίες εκμετάλλευσης. Το κόστος αυτό μπορεί να ληφθεί αφαιρώντας από τις ακαθάριστες ζημίες εκμετάλλευσης της περιόδου αναδιάρθρωσης (27,916 εκατ. EUR) τα κέρδη παραγωγικότητας της περιόδου αναδιάρθρωσης (25,167 εκατ. EUR). Συνεπώς, οι καθαρές ζημίες εκμετάλλευσης είναι 2,749 εκατ. EUR,

— μεταβολές των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης. Το Βέλγιο αναφέρει στο τμήμα «κόστος», και στο τμήμα «ίδια συνεισφορά», μεταβολές των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης. ([52]). Σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής στη λήψη αποφάσεων ([53]) στο κόστος αναδιάρθρωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνον η καθαρή αύξηση των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης, που είναι 12,998 εκατ. EUR ([54]).

— μεταβιβάσεις εντός του ομίλου. Το Βέλγιο, στο κόστος αναδιάρθρωσης, και υπό τον τίτλο «επενδύσεις σε χρηματοοικονομικές ακινητοποιήσεις», περιλαμβάνει μεταβιβάσεις εντός του ομίλου που συνδέονται με τη συγκέντρωση των βελγικών συμμετοχών του ομίλου. Οι μεταβιβάσεις αυτές είναι οι ακόλουθες: οι μετοχές της RKE (βελγική επιχείρηση, η οποία περιγράφεται λεπτομερώς στο τμήμα 2, σημείο 47 της επιστολής κίνησης διαδικασίας), τις οποίες κατείχε η Haeger & Schmidt International (θυγατρική 100 % της IFB στη Γερμανία, η οποία περιγράφεται λεπτομερώς στο τμήμα 2, σημείο

([50]) Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 5ης Δεκεμβρίου 2005, *ABX Logistics*, φάκελος C 53/2003, σημείο 247.

([51]) Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 5ης Δεκεμβρίου 2005, *ABX Logistics*, φάκελος C 53/2003, σημείο 247.

([52]) Οι αυξητικές μεταβολές εξηγούνται από τις ανάγκες χρηματοδότησης των εν εξελίξει εργασιών και απορρόφησης της διαφοράς μεταξύ εμπορικών απαιτήσεων και υποχρεώσεων καθώς και διατήρησης ικανής ρευστότητας κατά την έναρξη της αναδιάρθρωσης. Οι μειωτικές μεταβολές εμφανίζονται στο μέσον και το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Έτσι, το 2004 και 2005, η IFB αποδέσμευσε περίπου 2,7 εκατ. EUR με τη μείωση των αναγκών της σε κεφάλαια κίνησης. Η μείωση αυτή κατέστη δυνατή με την ανάκτηση ενός ποσού ύψους 0,9 εκατ. EUR από κεφάλαια κίνησης της OCHZ κατά την πώληση της συμμετοχής του 50 % στην εταιρία αυτή, καθώς και με τη σμίκρυνση από το 2004 της προθεσμίας πληρωμής που χορηγείται στους πελάτες σε σχέση με το 2003, χωρίς να μεταβληθεί η πολιτική πληρωμής των προμηθευτών.

([53]) Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 5ης Δεκεμβρίου 2005, *ABX Logistics*, υπόθεση C 53/2003, σημείο 247.

([54]) Το αποτέλεσμα αυτό λαμβάνεται ως εξής: 7,685 εκατ. EUR (αύξηση στο Βέλγιο) + 8,000 (αύξηση στη Γαλλία) – 2,687 εκατ. EUR (μείωση), βλ. πίνακα στο τμήμα 3, σημείο 184.

47 της επιστολής κίνησης) μεταβιβάστηκαν στην IFB, η οποία πλέον τις κατέχει άμεσα και όχι έμμεσα μέσω της Haeger & Schmidt International. Το τίμημα αυτής της συναλλαγής ανήλθε στα 1,6 εκατ. EUR και διακανονίστηκε με καταβολή σε ρευστό 0,6 εκατ. EUR και μείωση των απαιτήσεων (τρέχων λογαριασμός) της IFB επί της Haeger & Schmidt International κατά 1 εκατ. EUR.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η συναλλαγή αυτή, η οποία συνιστά μεταβίβαση εντός του ομίλου IFB, δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη στο κόστος αναδιάρθρωσης, διότι είναι χρηματοοικονομικά ουδέτερη σε επίπεδο ομίλου. Πράγματι, στο κόστος των 0,6 εκατ. EUR για την IFB αντιστοιχεί βελτίωση αποτελεσμάτων κατά 0,6 εκατ. EUR για την Haeger & Schmidt International, η οποία εμφανίζεται στους ενοποιημένους λογαριασμούς του ομίλου ως αύξηση κερδών.

ii) *Χρηματοδότηση από την SNCB και ίδια συμμετοχή της IFB*

(338) Η SNCB χρηματοδοτεί την αναδιάρθρωση μέχρι το ύψος των 95,3 εκατ. EUR. Όπως φαίνεται στα σημεία 199 έως 237, η χρηματοδότηση αυτή πρέπει να καταλογιστεί στο Βέλγιο. Θα πραγματοποιηθεί με κεφαλαιοποίηση της πιστωτικής διευκόλυνσης και των απαιτήσεων για τις οποίες χορηγήθηκε προθεσμία πληρωμής, καθώς και των σχετικών τόκων.

(339) Αντίθετα με το σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 δεν αποκλείεται η ίδια συνεισφορά της επιχείρησης να συνίσταται σε μελλοντικά κέρδη. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών του 1999, μελλοντικά κέρδη μπορούν να συνιστούν ίδια συνεισφορά, εφόσον τα μελλοντικά αυτά κέρδη προβλέφθηκαν κατά την κατάρτιση του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(340) Η IFB θα συνεισφέρει στην αναδιάρθρωσή της κατ' αρχήν με τα προβλεπόμενα κέρδη για τα έτη 2004, 2005 και 2006, τα οποία προβλέπονται στο συνολικό ύψος των 10,5 εκατ. EUR. Όπως εξηγήθηκε ήδη, η πρόβλεψη αυτών των κερδών βασιζόταν σε πραγματικά στοιχεία της IFB που ήταν γνωστά κατά την κατάρτιση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, όπως η σύναψη νέων σημαντικών συμβολαίων, η μείωση του μισθολογικού κόστους έπειτα από μείωση του εργατικού δυναμικού και διάφορες συνέργιες που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα μελλοντικά αυτά κέρδη μπορούσαν να προβλεφθούν κατά την κατάρτιση του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(341) Στη συνέχεια, η IFB θα συνεισφέρει με τα χρηματοοικονομικά της έσοδα, τα οποία προκύπτουν από δεδουλευμένους τόκους από τους τραπεζικούς λογαριασμούς της IFB και τα οποία ανέρχονται στο συνολικό ποσό των 1,4 εκατ. EUR. Όπως περιγράφεται στο σημείο 187, τα μελλοντικά αυτά έσοδα μπορούσαν να προβλεφθούν κατά την κατάρτιση του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(342) Με την πώληση «μη χρηματοοικονομικών» ακινητοποιήσεων σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, η IFB θα συνεισφέρει ένα ποσό ύψους 4,771 εκατ. EUR. Εκτός από την πώληση διαφόρων περιουσιακών στοιχείων περιορισμένης σχετικά σημασίας, συνολικού ύψους 0,271 εκατ. EUR, το τμήμα αυτό της συνεισφοράς αποτελείται κυρίως από την αποεπένδυση το 2004 των περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιούνταν στον τερματικό σταθμό OCHZ. Τα δικαιώματα συνιδιοκτησίας (50 %) επί των περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιούνται από την OCHZ μεταβιβάστηκαν έναντι συνολικού τιμήματος 4,5 εκατ. EUR.

(343) Με την πώληση «χρηματοοικονομικών» ακινητοποιήσεων, δηλ. με την πώληση μειοψηφικών συμμετοχών σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, η IFB θα αντλήσει 9,287 εκατ. EUR. Τα έσοδα αυτά προέρχονται από τις κατωτέρω αποεπενδύσεις:

— Autocare Europe και IFB France το 2003,

— GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA και Brussels Terminal Intermodal SA το 2004, και

— CNC Ferry Boats Intermodal το 2005.

Όπως περιγράφεται στο σημείο 187, τα μελλοντικά αυτά έσοδα ήταν προβλέψιμα κατά την κατάρτιση του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(344) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το Βέλγιο απέδειξε ότι η IFB μείωσε, με τις πωλήσεις σε ιδιωτικές επιχειρήσεις που περιγράφονται προηγουμένως, τις δραστηριότητές της στο βασικό επιχειρηματικό της τομέα.

(345) Με πιστώσεις που έλαβε από ιδιωτικά πιστωτικά ιδρύματα, η IFB μπόρεσε να αντλήσει ένα ποσό ύψους 3,3 εκατ. EUR το 2003 και 2006. Οι πιστώσεις αυτές περιγράφονται λεπτομερώς στα σημεία 75 έως 79 της απόφασης κίνησης διαδικασίας. Οι πιστώσεις αυτές δόθηκαν με όρους της αγοράς και χωρίς εγγύηση από την SNCB ή από το βελγικό κράτος προς τα εν λόγω τραπεζικά ιδρύματα.

(346) Τέλος, η IFB συνεισφέρει ένα ποσό ύψους 1,105 εκατ. EUR, το οποίο προέρχεται από έκτακτα έσοδα. Τα έκτακτα αυτά έσοδα αντιστοιχούν σε υπεραξίες που επιτεύχθηκαν από την πώληση μη χρηματοοικονομικών ακινητοποιήσεων (κυρίως βαγονιών EAOS και τροχαίου υλικού στους τερματικούς σταθμούς).

(347) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ίδια συμμετοχή της IFB στο κόστος αναδιάρθρωσής της ανέρχεται στα 24,927 εκατ. EUR. Ο πίνακας που ακολουθεί περιλαμβάνει όλες τις συνεισφορές της IFB:

Κέρδη 2004 έως 2006	10,429
Χρηματοοικονομικά έσοδα	1,368
Πωλήσεις μη χρηματοοικονομικών ακινητοποιήσεων	4,771
Πωλήσεις χρηματοοικονομικών ακινητοποιήσεων	9,287
Πιστώσεις από ιδιωτικές τράπεζες	3,300
Έκτακτα έσοδα	1,105
Σύνολο	30,26

Συμπέρασμα για την ίδια συνεισφορά

(348) Συνοπτικά, το συνολικό κόστος αναδιάρθρωσης της IFB, το οποίο ανέρχεται σε 125,56 εκατ. EUR, καλύπτεται κατά 95,3 εκατ. EUR, ή 76 %, από την SNCB. Η χρηματοδότηση αυτή πρέπει να καταλογιστεί στο βελγικό κράτος. Τα υπόλοιπα 30,26 εκατ. EUR, ή 24 %, καλύπτονται από την ίδια την IFB.

(349) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999 δεν προβλέπουν κάποιο ελάχιστο επίπεδο ίδιας συνεισφοράς αλλά μόνο μια σημαντική συνεισφορά. Ωστόσο, στο μέτρο που οι νέες κατευθυντήριες γραμμές του 2004, οι οποίες δεν εφαρμόζονται στην παρούσα περίπτωση, απαιτούν η ίδια συνεισφορά να υπερβαίνει το 50 %, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να υπενθυμίσει τις ιδιαίτερες δυσκολίες του πλαισίου της αναδιάρθρωσης (από την οποία εξαρτώνται άμεσα 250 θέσεις εργασίας στο Βέλγιο). τις σημαντικές μειώσεις στην παραγωγική ικανότητα (μείωση κατά 49 % του όγκου των σιδηροδρομικών βαγονιών. εκχώρηση πολλών τερματικών σταθμών). και τη σπουδαιότητα των συνδυασμένων μεταφορών, αγορά στην οποία δραστηριοποιείται κυρίως η IFB, στην πολιτική των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(350) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η συμμετοχή του 24 % αποτελεί υπό τις συνθήκες αυτές μια σημαντική συνεισφορά, αν ληφθεί μάλιστα υπόψη το μέγεθος της IFB και η ιδιαίτερα κακή οικονομική της κατάσταση πριν από την αναδιάρθρωση.

4.2.2.4. Ετήσια έκθεση και εφάπαξ ενίσχυση («*one time, last time*»)

(351) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999, στα σημεία 45 και 48 αναφέρουν τα εξής:

«(45) *Η Επιτροπή πρέπει να είναι σε θέση να διαπιστώσει την ορθή εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης μέσω τακτικών και λεπτομερών εκθέσεων που της κοινοποιεί το οικείο κράτος μέλος.*

(48) *Για να αποφευχθεί κάθε καταχρηστική στήριξη επιχειρήσεων, οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης δεν πρέπει να χορηγούνται πάνω από μία φορά. Εφόσον κοινοποιείται στην Επιτροπή ένα πρόγραμμα ενισχύσεων αναδιάρθρωσης, το κράτος μέλος πρέπει να διευκρινίζει καταρχάς εάν η επιχείρηση έχει ήδη λάβει κατά το παρελθόν κρατική ενίσχυση αναδιάρθρωσης, περιλαμβανομένης και ενίσχυσης που χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, καθώς και μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση. Στην περίπτωση αυτή και εφόσον δεν έχει παρέλθει ακόμη δεκαετία από τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης ή έπαψε να εφαρμόζεται το σχέδιο, τότε η Επιτροπή κατά κανόνα δεν θα επιτρέψει τη χορήγηση νέας ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, παρά μόνον εφόσον οι συνθήκες που επικρατούν είναι εξαιρετικές, απρόβλεπτες και δεν μπορούν να καταλογιστούν στην επιχείρηση. Απρόβλεπτες συνθήκες είναι τα γεγονότα τα οποία δεν μπορούσαν επ' ουδενί να προβλεφθούν κατά το χρόνο που καταρτίστηκε το σχέδιο αναδιάρθρωσης.»*

(352) Όπως αναφέρεται ήδη στην απόφαση κίνησης διαδικασίας (σημείο 270), η βελγική κυβέρνηση δέχθηκε να υποβάλει στην Επιτροπή ετήσια έκθεση προκειμένου η Επιτροπή να εκτιμήσει κατά πόσο το σχέδιο αναδιάρθρωσης εφαρμόζεται σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι βελγικές αρχές.

(353) Όπως επίσης διαπιστώνεται στην απόφαση κίνησης διαδικασίας (σημείο 271), τηρήθηκε το κριτήριο «*one time, last time*».

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(354) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το Βέλγιο έθεσε παρανόμως σε εφαρμογή ένα μέρος των υπό εξέταση μέτρων κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης. Ωστόσο, η εξέταση των μέτρων κατέδειξε ότι εν μέρει τα μέτρα αυτά δεν συνιστούν ενίσχυση ενώ τα υπόλοιπα συμβιβάζονται με την κοινή αγορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης των δραστηριοτήτων της InterFerryBoats SA στο Βέλγιο και η χρηματοδότηση της αποεπένδυσης των δραστηριοτήτων της InterFerryBoats SA στη Γαλλία ύψους 95,3 εκατ. EUR από την Société nationale des chemins de fer belges, που καταλογίζονται στο Βέλγιο και εφαρμόζονται από αυτό, συνιστούν κρατική ενίσχυση στην αναδιάρθρωση, συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 24 Απριλίου 2007.

Για την Επιτροπή

Jacques BARROT

Αντιπρόεδρος