II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

24. aprill 2007,

riigiabi kohta, mida Belgia on andnud ettevõtjale Inter Ferry Boats (C 46/05 (ex NN 9/04 ja ex N 55/05))

(teatavaks tehtud numbri K(2007) 1180 all)

(Ainult prantsus- ja hollandikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2009/608/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud artiklitele

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Juhtumid NN 9/04 ja N 55/05

(1) 12. augusti 2003. aasta kirjaga, mis registreeriti Euroopa Komisjonis 20. augustil 2003 (TREN/A(03)27718) teatasid Belgia ametiasutused asutamislepingu artikli 88 lõike 3 kohaselt päästmis- ja ümberkorraldusabist, mille Société Nationale des Chemins de Fer Belges (edaspidi „SNCB") andis 7. aprillil 2003. aastal sõlmitud raamlepingu alusel oma tütarettevõtjale Inter Ferry Boats (edaspidi „IFB").

(2) 13. oktoobril 2003 (D(03)17546) palus komisjon Belgia ametiasutustel esitada täiendavaid andmeid. 12. detsembril 2003 toimus Belgia ametiasutustega selleteemaline kahepoolne kohtumine. Kohtumise käigus esitati komisjonile IFB ümberkorralduskava.

(3) Belgia ametiasutused vastasid komisjoni kirjale 7. jaanuari 2004. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 13. jaanuaril 2004 (TREN/A(04)10708). Kirjast nähtub, et teatatud abi oli välja makstud. Seepärast registreeriti juhtum numbri all NN 9/04. 30. aprillil 2004 toimus teine kohtumine. 15. juuni 2004. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 21. juunil 2004 (TREN/A(04)23691) saatsid Belgia ametiasutused täiendavaid dokumente, mida komisjon oli kohtumisel saata palunud.

(4) 26. jaanuari 2005. aasta kirjaga (D(05)100339) palus komisjon Belgia ametiasutustel esitada täiendavaid andmeid ning need esitati 25. märtsi 2005. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 30. märtsil 2005 (TREN/A(05)7712).

(5) 28. jaanuari 2005. aasta kirjaga (SG(2005)A1133) teatasid Belgia ametiasutused komisjonile SNCB kavatsusest suurendada täiendavalt IFB omakapitali, mida ei olnud ette nähtud lepingus, millest oli teatatud 12. augustil 2003. Komisjon registreeris selle juhtumi teatisena numbri all N 55/05.

(6) 29. märtsi 2005. aasta kirjaga (D(05)106199) palus komisjon Belgia ametiasutustel esitada täiendavaid andmeid ning need esitati 28. aprilli 2005. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 3. mail 2005 (SG(2005)A(05)4155).

(7) 31. mai 2005. aasta kirjaga (D(05)111096) palus komisjon Belgia ametiasutustel esitada täiendavaid andmeid ning need esitati 30. juuni 2005. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 1. juulil 2005 (TREN/A(05)16598).

(8) 16. septembril 2005 toimus komisjoni ja Belgia ametiasutuste vaheline töökohtumine. Kohtumise käigus palus komisjon Belgia ametiasutustelt täiendava teabe edastamist ning teave edastati 21. oktoobri 2005. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 24. oktoobril 2005 (TREN/A(05)27067).

1.2. **Juhtum C 46/05**

(9) 7. detsembri 2005. a kirjaga teavitas komisjon Belgiat oma otsusest algatada asjaomaste abimeetmete suhtes asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetlus.

(10) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* [1]. Komisjon palus huvitatud kolmandatel isikutel esitada märkused kõnealuse meetme kohta, kuid ühtegi märkust ei saabunud.

(11) Belgia vastas menetluse algatamise kirjale 14. veebruari 2006. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 15. veebruaril 2006 numbri all TREN/A/13934. Sama 14. veebruari 2006. aasta kirjaga võttis Belgia tagasi oma 28. jaanuari 2005. aasta teatise.

(12) 1. juunil ja 25. juulil 2006 toimusid komisjoni talituste ja Belgia ametiasutuste vahelised töökohtumised. Belgia ametiasutused edastasid komisjonile täiendavat teavet 29. juuni 2006. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis samal päeval numbriga TREN/A/25806, 20. septembri 2006. aasta kirjaga, mis registreeriti samal päeval numbri all TREN/A/32665 ning 16. ja 21. novembri 2006. aasta e-kirjadega, mis registreeriti numbrite all TREN/A/37638 ja TREN/A/37981.

(13) 30. novembri 2006. aasta kirjaga, mis saabus komisjoni 5. detsembril 2006 ning registreeriti numbri all TREN/A/39219, edastasid Belgia ametiasutused käesoleva juhtumi kohta kirja Karel Vinck'ilt. Kirja saatsid Belgia ametiasutused eesmärgiga kinnitada oma väidet, et käesoleva juhtumi raames vaadeldavaid SNCB otsused ei ole seostavad Belgia riigiga, vaid üksnes SNCBga.

(14) 5. veebruari 2007. aasta kirjas (D(07)302095) palus komisjon Belgia ametiasutustel esitada täiendavat teavet. Belgia ametiasutused esitasid teabe 6. veebruari 2007. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 7. veebruaril 2007 (A(07)24246), 8. veebruari 2007. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 9. veebruaril 2007 (A(07)23613), 13. veebruari 2007. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 15. veebruaril 2007 (A(07)24201) ning 15. veebruari 2007. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 16. veebruaril 2007 (A(07)24362).

(15) 15. märtsi 2007. aasta kirjas (D(07)306248) ning 16. märtsil 2007 toimunud töökohtumisel kutsus komisjon Belgia ametiasutusi esitama täiendavat teavet. Belgia edastas teabe 30. märtsi 2007. aasta kirjas, mis registreeriti komisjonis samal päeval (A(07)28411).

2. PÄÄSTMIS- JA ÜMBERKORRALDUSABI ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. IFB päästmist ja ümberkorraldamist käsitleva raamlepingu pooled

2.1.1. *IFB*

2.1.1.1. Äriühingu kirjeldus

(16) IFB on Belgia õigussüsteemi kuuluv aktisaselts. 89,03 % selle äriühingu aktsiakapitalist kuulub SNCB-le. Teised aktsionärid on CNC Transports, mille kapitalist kuulub 93,8 % SNCFile (7,41 %), ICF (2,08 %) ja EWS (English Welsh and Scottish Railway – 1,22 %).

(17) IFB asutati 1. aprillil 1998 järgmise kolme äriühingu ühinemisel: Ferry Boats SA, Interferry SA ja Edmond Depaire Ltd. „raudtee" osakond. Belgia esitatud äriregistri väljavõtte kohaselt oli tegemist omandamise läbi toimunud ühinemisega, kus Ferry Boats SA omandas Inferry SA, misjärel ühendati juba ühinenud ühinguga Edmond Depaire SA. IFB kannab seega 1923. aastal asutatud Ferry Boats'i õigussubjektsust.

[1] ELT C 159, 8.7.2006, lk 2.

(18) IFB on tegev eelkõige kahes valdkonnas: raudtee- ja kombineeritud vedude logistika (IFB Logistics) ning kombineeritud vedude maismaaterminalide käitamine (IFB Terminals). Ettevõtja tegevust on üksikasjalikult kirjeldatud ametliku uurimismenetluse algatamise kirja punktides 16–29.

(19) Nimetatud tegevusvaldkondadele tuleb lisada osalused ja tütarettevõtted, mis on või olid IFB-l mere- ja maismaaterminale käitavates ning vedudega tegelevates Belgia ja välismaa äriühingutes. Osalusi ja tütarettevõtteid on üksikasjalikult kirjeldatud ametliku uurimismenetluse algatamise kirja punktides 30 jj. Belgia teatas komisjonile, et mõned menetluse algatamise kirjas esitatud faktilised andmed ei olnud kas päris korrektsed või on sellest ajast alates muutunud. Pärast menetluse algatamist muutunud faktilisi asjaolusid on kirjeldatud järgmistes punktides. Muus osas viidatakse menetluse algatamise otsusele (punktid 30–49).

(20) IFB osalused Belgia terminalides. IFB on loobunud osalusest Zeebrugge terminalis. Menetluse algatamise kirja punktis 39 märgitakse, et IFB müüs oma osaluse äriühingule OCHZ. Tegelikult müüs IFB oma osaluse Hesse-Noord Natie'le, kellega koos ta seda terminali käitas.

(21) Menetluse algatamise kirja punktis 41 märgitakse, et IFB-l on 16,76 % osalus äriühingus Dry Port Mouscron-Lille. Belgia teatas komisjonile, et pärast 29. juunil 2006 toimunud äriühingu omakapitali suurendamist, milles IFB ei osalenud, ning pärast uue erainvestori – DELCA-TRANS – kapitaliosalusse lisandumist vähenes IFB osalus 11,07 %-le.

(22) IFB osalused Prantsusmaa terminalides. 2006. aasta sügisel müüs IFB oma 30 % osaluse äriühingus Nord France Terminal International OU (edaspidi „NFTI-ou") CMA-CGM-le. Selle tehingu järel on IFB-l Prantsusmaal ainult üks 2 % suurune osalus äriühingus CNC Transports, mis on vahepeal ümber nimetatud Naviland Cargoks.

2.1.1.2. Asjaomased turud ja IFB turuosad

(23) Menetluse algatamise otsuses (punktides 50–54) leidis komisjon, et IFB Logistics'i tegevuse puhul tuleb eristada kahte eri kaubaturgu, s.o ekspedeerimis- ja logistikaturgu. Need turud määratleti riigisiseste turgudena ning IFB Logistics'i turuosa suuruseks arvutati 2–5 %.

(24) Mis puutub terminalide turgu, siis eristati menetluse algatamise otsuses (punktid 55–59) maismaa- ja mereterminale. Vahepeal on IFB loovutanud kogu oma osaluse mereterminalides. Huvitatud isikud ega Belgia ei ole menetluse algatamise otsuses sisalduvale määratlusele vastu vaielnud.

(25) Raudteekaubavedude turg on nimetatud kahe turuga seotud turg. Alates 2003. aastast on see turg Belgiasse suunduvatele ja Belgiast lähtuvatele rahvusvahelistele kaubavedudele avatud vastavalt nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivile 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ([2]). Rahvusvaheliste kaubavedude avamist täiendas Belgia kaubavedude siseturu avamine 1. jaanuaril 2007, mis on sätestatud direktiivis 91/440/EÜ ning mis toimus Belgias 13. detsembri 2005. aasta dekreedi alusel.

2.1.2. *SNCB*

(26) SNCB asutati Belgia 23. juuli 1926. aasta seaduse alusel Belgia riikliku raudteeühingu loomise kohta ([3]). Alates 14. oktoobrist 1992 ([4]) on tegemist riigi osalusega iseseisva äriühinguga ning avalik-õigusliku aktsiaseltsiga ([5]).

(27) Belgia riik muutis 1. jaanuaril 2005 SNCB struktuuri. CNCB jagati kolmeks eri äriühinguks:

— SNCB Holding – valdusettevõte, millele kuuluvad 100 % osalused mõlemas ülejäänud äriühingus, milleks on:

— Infrabel, mis tegeleb raudteeinfrastruktuuri haldamisega ning

— uus SNCB, mis on veoteenust osutav raudteeettevõte.

Belgia riigile kuulub 100 % osalus SCNB Holdingus.

(28) SNCB juhtorganid on haldusnõukogu, juhatus ja tegevjuht. Haldusnõukogusse kuulub 10 liiget, sealhulgas tegevjuht. Haldusnõukogu liikmed nimetab kuningas ministrite nõukogus läbi arutatud otsusega.

([2]) EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25.
([3]) Moniteur belge, 24.7.1926.
([4]) Sel kuupäeval jõustus 30. septembri 1992. aasta dekreet Belgia riikliku raudteeühingu esimese halduslepingu heakskiitmise ja selle ühinguga seotud meetmete kehtestamise kohta (Moniteur belge, 14.10.1992).
([5]) Vastavalt 21. märtsi 1991. aasta seadusele teatud riiklike majandusettevõtete reformi kohta (Moniteur belge, 27.3.1991).

(29) Belgia valitsust esindab haldusnõukogus valitsuse asjur. Valitsuse asjur võib pöörduda Belgia ametiasutuste poole avalike ülesannete täitmisega mittehaakuva haldusnõukogu otsuse tühistamiseks, kui see otsus „kahjustab […] avalike ülesannete täitmist" (seaduse artikli 23 teine lõik).

2.2. **IFB finantsraskused aastatel 2001 ja 2002**

(30) Esmalt tuleb analüüsida finantsraskuste algseid põhjusi ja seejärel kirjeldada IFB ja SNCB juhtkondade reaktsioone.

2.2.1. *Finantsraskused*

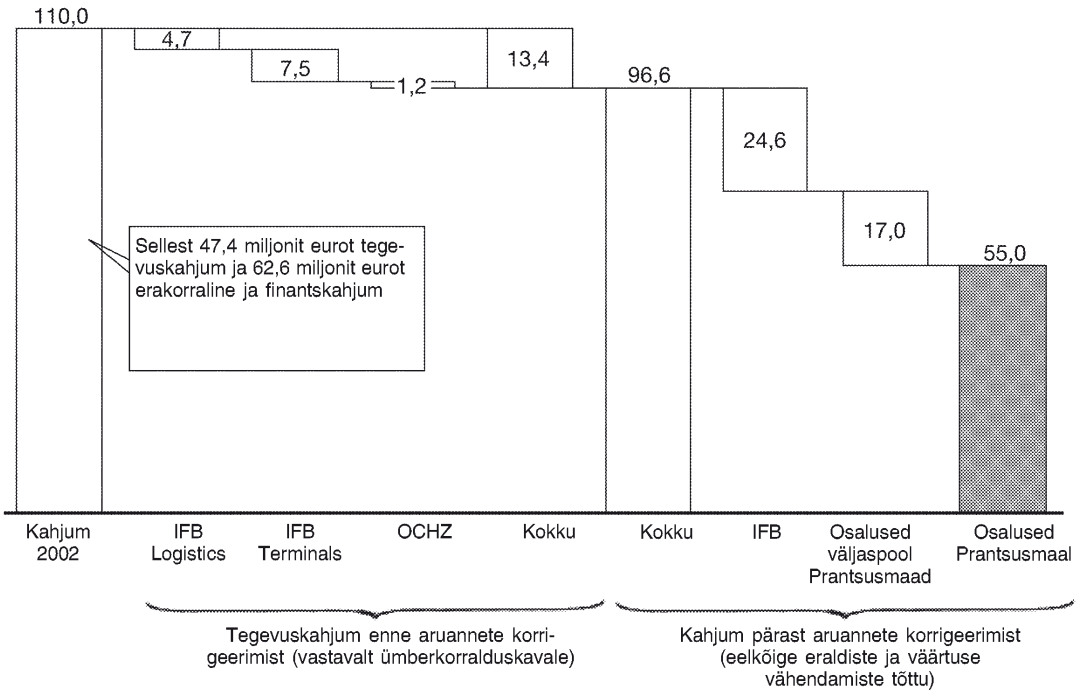
(31) Peamised IFB finantsraskused tulenevad IFB osalusega Prantsusmaa ettevõtjate, mis kõik asusid Dunkerque'i sadamas, finantsraskustest 2001. ja 2002. aastal. Finantsraskustest olid mõjutatud ka IFB Logistics ja IFB Terminals, mis jäid 2002. aastal kahjumisse.

(32) Nagu nähtub jooniselt 1, oli IFB kogukahjum 2002. eelarveaastal 110 miljonit eurot. Enne raamatupidamisaruannete korrigeerimist oli IFB Logistics'i tegevuskahjum 4,7 miljonit eurot ja IFB Terminals'i oma 7,5 miljonit eurot (kokku 12,2 miljonit eurot). Sellele lisandub OCHZ osalusest tingitud 1,2 miljoni euro suurune tegevuskahjum. See 13,4 miljoni euro suurune kahjum moodustas 12 % kogu kahjumist. 2002. aasta kahjumisumma 96,6 miljonit eurot tulenes väärtuse vähendamistest ja eraldistest seoses raamatupidamisaruannete korrigeerimisega, mis oli vajalik ettevõtjal Prantsusmaal ja Belgias tekkinud probleemide tõttu. 75 % väärtuse vähendamistest ja eraldistest oli seotud IFB osalustega. Sellest omakorda 76 % hõlmas osalusi Prantsusmaal.

Skeem 1

2002.aasta kahjumi jagunemine

(Miljonites eurodes)



Allikas: IFB ümberkorralduskava, 24.3.2003 IFB Controlling

2.2.2. *IFB ja SNCB juhtkondade reaktsioon*

(33) Alates 2000. aasta lõpust ei tasunud IFB arveid, mida SNCB talle raudteeteenuste eest esitas. 2001. ja eelkõige 2002. aastal jätkas IFB maksmata jätmist ning SNCB aktsepteeris seda. Nii oli IFB-l 2003. aasta jaanuari lõpus kokku 63 miljoni euro eest SNCB-le tasumata arveid. Arvete tasumata jätmine ongi põhjus, miks IFB suutis vaatamata tõsistele finantsraskustele siiski tegevust jätkata.

(34) 21. mail 2002 tõdes IFB haldusnõukogu, et alates 2000. aasta lõpust kantud kahjumi tõttu on omavahendid vähenenud niivõrd, et moodustavad vähem kui pool aktsiakapitalist. Vastavalt Belgia äriseadustiku artiklile 633 kutsus IFB kokku IFB aktsionäride erakorralise üldkoosoleku.

(35) Üldkoosolekul tutvustas SNCB kui enamusaktsionär oma kavatsust toetada IFB-d tegevuskulude katteks antava 2,5 miljoni euro suuruse rahalise ettemaksega. SNCB kavatsuse kiitis heaks SNCB haldusnõukogu. Tänu nimetatud kavatsusele otsustasid aktsionärid esialgu IFB tegevust jätkata ning nõudsid, et IFB haldusnõukogu töötaks välja täieliku ümberkorralduskava, mis hõlmaks ka tütarettevõtjaid ja terminalide käitamist.

(36) SNCB haldusnõukogu käsitles IFB olukorda 19. juuli 2002. aasta koosolekul. IFB tegevjuht tutvustas kontserni olukorda ning seejärel võttis haldusnõukogu vastu järgmise otsuse: „Haldusnõukogu nõustub 2,5 miljoni euro suuruse rahalise sissemaksega, et tagada IFB-le vajalikud rahalised vahendid ja IFB tegevuse jätkumine kuni 2002. aasta oktoobrini (summat käsitatakse ettemaksena kapitali tõenäolise suurendamise puhuks)."

(37) 2002. aasta teise poolaasta jooksul tegi SNCB pärast haldusnõukogult heakskiidu saamist IFB-le kokku 250 000 euro eest ettemakseid järgmiselt:

— 6.8.2002: väljamakse summas 1 000 000 eurot;

— 17.9.2002: väljamakse summas 1 000 000 eurot;

— 30.9.2002: väljamakse summas 500 000 eurot.

(38) Nimetatud ettemakse intressimäär oli 3,1 % ning see maksti täielikult tagasi 2003. aasta juulis. Tagasimaksmine toimus kahes järgus:

— 15. juulil 2003 tagastas IFB ettemaksest 1 500 000 eurot, millele lisandusid intressid summas 40 422,04 eurot;

— 23. juulil 2003 tasus LFB SNCB-le ülejäänud 1 000 000 eurot, millele lisandusid intressid summas 26 833,35 eurot.

(39) 19. septembril 2002 palus IFB tegevjuht kahel audiitoril koostada eriaruanne, et hinnata ettevõtte finantsolukorda. Lähtudes aruande järeldustest, mis esitati 4. detsembril 2002 IFB-le ja seejärel SNCB-le, andis SNCB haldusnõukogu 20. detsembril 2002 põhimõttelise nõusoleku IFB kapitali suurendamiseks. 24. detsembril 2002 andis ettepanekule nõusoleku ka IFB aktsionäride erakorraline üldkoosolek.

(40) IFB juhatus töötas välja IFB ümberkorralduskava, kasutades selleks nõustaja McKinsey abi. Ümberkorralduskava, mida kirjeldatakse üksikasjalikult käesoleva otsuse punktides 73–86, kiitis IFB haldusnõukogu heaks 23. märtsil 2003.

(41) Seejärel sõlmisid kahe äriühingu (IFB ja SNCB) juhtkonnad äriühingute vahel 7. aprillil 2003 IFB ümberkorraldamise raamlepingu, milles määrati kindlaks IFB päästmise ja ümberkorraldamise üksikasjad. IFB aktsionäride teisel erakorralisel üldkoosolekul andsid IFB aktsionärid nõusoleku IFB tegevuse jätkamiseks raamlepingu alusel.

2.3. **SNCB ja IFB vahel 7. aprillil 2003 sõlmitud IFB ümberkorraldamise raamlepingus sisalduvad päästmis- ja ümberkorraldusmeetmed**

(42) Raamlepingu artiklis 2 on sätestatud, et poolte vahel kokku lepitud abimeetmed viiakse ellu kahes etapis – päästmisetapis ja ümberkorraldusetapis.

2.3.1. *Päästmisabi eraldamise tingimused ja kord*

(43) Raamlepingu artiklis 3 on sätestatud järgmine päästmisabi:

— 5 miljoni euro suurune tagastatav ettemakse;

— kuni 15 miljoni euro suurune krediit ja

— IFB 63 miljoni euro suuruse võla SNCB-le tagasimaksmise ajutine pikendamine

(44) Abimeetmete kestuseks määrati 12 kuud, ent siiski pikendati meetmeid vaikimisi mõlemapoolsel kokkuleppel kuni omakapitali suurendamiseni.

(45) Tagastatava ettemakse ja krediidisummade intressimäär oli võrdne komisjoni poolt riigiabi suhtes kohaldatava intressi viitemääraga. Intressid otsustati arvata ümber kapitaliks ning maksta välja ettemakse põhisummaga samal ajal.

(46) 63 miljoni eurot suuruselt võlalt otsustati arvestada 5,4 % lepingulist viivist. Intressid otsustati arvata ümber kapitaliks ning maksta välja samal ajal põhivõlaga.

(47) 2002. aastal oli võlgadest ja krediidist tulenev IFB intressivõlg SNCB ees 2,2 miljonit eurot, 2003. aastal 3,9 miljonit eurot, 2004. aastal 4,7 miljonit eurot, 2005. aastal 5,2 miljonit eurot ning 2006. aastal suureneb võlg eeldatavasti 4,4 miljonile eurole.

(48) Lepingu artiklis 7 on sätestatud, et IFB loobub SNCB vastu oma võlgade aegumisele tuginemisest.

(49) Kõik abimeetmed viidi ellu vahetult pärast raamlepingu sõlmimist 7. aprillil 2003. Siiski ei ole IFB kasutanud tagastatavat ettemakset.

2.3.2. *Ümberkorraldusabi eraldamise tingimused ja kord*

(50) Raamlepingu artiklis 4, mis kannab pealkirja „Ümberkorraldusabi eraldamise kord," on sätestatud järgmiselt:

„Pooled kinnitavad oma kavatsust võtta alljärgnevad meetmed, niivõrd kui need on kooskõlas poolte haldusnõukogude, Belgia riigi ja vajaduse korral Euroopa Komisjoni heaks kiidetud ümberkorralduskavaga ning tingimusel, et IFB aktsionärid need heaks kiidavad:

— 5 miljoni euro suuruse tagastatava ettemakse ümberarvestamine omakapitaliks;

— kuni 15 miljoni euro suuruse krediidi kasutatud osa ümberarvestamine omakapitaliks […]

— 63 miljoni euro suuruse […] võla ümberarvestamine omakapitaliks;

— vajaduse korral ja poolte sellekohase kokkuleppe korral täiendav omakapitali suurendamine […]."

(51) Omakapitali sel viisil suurendamisele seati raamlepingu artiklis 5 sätestatud edasilükkav tingimus, milleks oli Euroopa Komisjoni poolt riigiabi eeskirjade kohase heakskiidu andmine. Artikkel 5 on sõnastatud järgmiselt:

„SNCB […] lepingujärgsete kohustuste tekkimine sõltub järgmisest edasilükkavast tingimusest. Pooled taotlevad, et Belgia riik teataks raamlepingust võimalikult kiiresti Euroopa Komisjonile. Samuti taotlevad pooled, et juhul kui Euroopa Komisjon peaks leidma talle antud teabe pinnalt, et [raamleping] kujutab endast riigiabi (EÜ asutamislepingu artikli 87 tähenduses), esitaks Belgia riik [raamlepingu kohta] EÜ asutamislepingu artikli 88 lõike 3 kohase teatise. Selleks et võimaldada Euroopa Komisjonil võtta seisukoht, ei hakata [raamlepingut] ühelgi juhul täitma enne 15 tööpäeva möödumist Euroopa Komisjonile teatise esitamise päevast. Kui Euroopa Komisjon leiab, et [raamlepingut] saab käsitleda üldise riigiabina, ei pöörata lepingut täitmisele enne, kui Euroopa Komisjon on kõnealuse abi otseselt või kaudselt heaks kiitnud ning täitmisel lähtutakse heakskiitmisotsuses väljendatud piirangutest ja tingimustest.

Kui Euroopa Komisjon peaks leidma, et [raamlepingu näol] on kas täielikult või osaliselt tegemist riigiabiga ning juhul kui selline abi kuulutatakse ühisturuga kokkusobimatuks, arutavad pooled heas usus IFB suhtes täiendavate meetmete võtmise võimalikkust, ilma et tekiks kohustust selliseid täiendavaid või kohandatud meetmeid ellu viia, kui abi andmise asjaolusid peetakse absoluutselt põhjendamatuteks."

(52) Belgia tsiviilõiguse kohaselt kehtib leping edasilükkava tingimuse ilmumisel tagasiulatuvalt.

(53) Vastuses menetluse algatamise kirjale teatasid Belgia ametiasutused komisjonile, et kui komisjon raamlepingu heaks kiidab, suurendatakse omakapitali täpselt nii, nagu pooled lepingus kokku leppisid. Omakapitali suurendataks 95,3 miljoni euro võrra järgmiselt:

(EUR)

Krediidi ümberarvestamine omakapitaliks	15 miljonit
IFB poolt SNCB-le tasumisele kuuluvate võlgade ümberarvestamine omakapitaliks	63 miljonit
Krediidi ja võlgade aastatel 2002–2006 (2006. aasta vaid osaliselt) kogunenud intresside ümberarvestamine omakapitaliks	17,3 miljonit
Kokku	95,3 miljonit

(54) Belgia ametiasutused teatasid komisjonile, et omakapitali suurendamine ei hõlma kõiki 2006. aastal kogunenud intresse, et tagada IFB võlgade ja omakapitali omavahelise osakaalu vastavus konkurentide keskmisele võlgade ja omakapitali omavahelisele osakaalule ega oleks sellest kõrgem. Samuti ei hõlma see tagastatavat ettemakset, kuna IFB seda võimalust ei kasutanud.

(55) Vastuses menetluse algatamise kirjale teatasid Belgia ametiasutused komisjonile ka sellest, et nad võtavad tagasi oma 28. jaanuari 2005. aasta teatise, milles nad olid komisjoni teavitanud SNCB ja IFB kavatsusest viia lisaks raamlepingu artiklis 4 sätestatud tegevusele läbi täiendav kapitali suurendamine 5 miljoni euro võrra, mida tehti nii, et SNCB omandas 47 % osaluse äriühingus TRW mitterahalise sissemaksena ([6]).

(56) Artiklis 4 sätestatud ümberkorralduskava edastati komisjonile 12. detsembril 2003. aastal Belgia ametiasutustega toimunud kohtumisel. Selle elluviimist alustati juba 2003. aastal ning see viidi lõpule 2005. aasta alguses.

(57) Ümberkorralduskava koosneb kahest osast ning on seotud kahe eri strateegiaga ühelt poolt kontserni Prantsusmaa tütarettevõtete suhtes ning teiselt poolt IFB tegevuse suhtes Belgias. Prantsusmaa jaoks valitud strateegia seisneb kõigist osalustest täielikus loobumises, samas kui Belgia suhtes valitud strateegia seisneb äriühingu ümberkorraldamises, et võimaldada sel oma tegevust jätkata.

2.3.2.1. Osaluse loovutamine Prantsusmaa terminale käitavates tütarettevõtetes

(58) Nagu on selgitatud käesolevas otsuses ja üksikasjalikumalt menetluse algatamise kirja punktides 30 jj, müüs IFB oma osakud Prantsusmaa äriühingutes. Toiming lõpetati 2006. aasta novembris toimunud NFTI-OU osaluse müügiga.

(59) IFB osaluste loovutamine Prantsusmaa tütarettevõtetes maksis kokku 39,1 miljonit eurot. Alltoodud tabelis kajastatakse selle summa jagunemist viie tütarettevõtte lõikes. Järgmistes punktides selgitatakse üksikasjalikumalt finantseerimisvajadust ja eri äriühinguid käsitlevaid arve.

([6]) IFB-l on selles äriühingus juba 0,9 % osalus, mis käitab Antwerpeni, Zeebrugge, Oostende'i, Charleroi', Liège'i, Brüsseli, Etge'i, Genki ja Muizen'i terminale ning pakub kaubaronge 11 liikmesriigis.

Prantsusmaa osalustest loobumisega kaasnenud kulude kokkuvõte

(miljonites EUR)

	ACIMAR	NFTI-OU	IFB FRANCE	DPD	KÕIK OSALUSED KOKKU
Nõuete väärtuse vähendamine	3,9		0,8	2,8	7,5
Osaluse väärtuse vähenemine		16,7	0,1	5,1	22,0
Omakapitali suurendamine		1,7			1,7
Kulu kokku	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
30.6.2006 seisuga kogunenud intressid					+ 7,7
Jooksevkonto kõikumine 9.2002–12.2002					+ 0,5
SSTD müügist saadud lisandväärtus					– 0,2
Prantsusmaa äriühingutes osalusest loobumise kogukulu					39,1

a) ***Finantseerimisvajadus***

(60) Tabel on koostatud raamatupidamisarvestuse 27. septembri 2002. aasta seisu alusel. Selles eristatakse järgmisi summasid:

— 31,1 miljonit eurot, mille võrra vähenes nõuete ja osaluste väärtus ning suurendati NFTI-ou kapitali 1,7 miljoni euro võrra;

— 7,7 miljonit eurot intresse, mis kogunesid 2002. aasta lõpust kuni 30. juunini 2006 kasutatud tagastatava ettemakse osalt ning ajatatud võlgadelt, mida kasutati osalustest loobumise rahastamiseks;

— SSTD müügist saadud lisandväärtus – 0,2 miljonit eurot;

— 0,5 miljonit eurot, mis vastab raamatupidamisaruande 27. septembri 2002. aasta seisu ning 31. detsembri 2002. aasta seisuga kajastuva tegeliku kahjumi vahelisele erinevusele.

(61) 0,5 miljoni euro suurune summa kajastab vahendite liikumist IFB ja tema Prantsusmaa osaluste vahel 27. septembrist 2002 kuni 2002. aasta lõpuni ning käesolevas tabelis tuleb see ära tuua selleks, et oleks võimalik omavahel suhestada tegelikku raamatupidamislikku kahjumit 2002. aasta lõpu seisuga ning kogu finantseerimisvajadust, mis on arvutatud 27. septembri 2002. aasta seisuga. IFB finantseerimisvajaduse puhul ei tule selle summaga arvestada ning Prantsusmaa äriühingute osalusest loobumisega seotud IFB finantseerimisvajadus on seega 38,6 miljonit eurot.

(62) IFB Prantsusmaa osaluste loovutamiseks vajalikud finantsvahendid andis SNCB. IFB kasutas 30,9 miljonit euro ulatuses oma vabu vahendeid, mis tekkisid tal tänu 15 miljoni euro suuruse ajutise krediidi saamisele ja 63 miljoni euro suuruse võla tagasimaksmise edasilükkamisele. Finantseeringust 7,7 miljonit eurot vastab eespool nimetatud summa eest tasumisele kuuluvatele intressidele vastavalt 7. aprilli 2003. aasta raamlepingule, milles sätestatakse, et intresse ei maksta enne põhivõla tasumist (või arvestatakse need samaaegselt põhivõlaga ümber kapitaliks).

b) ***Acimar***

(63) Äriühingu Acimar kogu käive tuli äriühinguga Arcelor sõlmitud veolepingust. Lepingu kehtivusaeg lõppes 31. detsembril 2005, IFB 2002. aasta teise poolaasta auditi teostamise ajal oli sellest lepingust tulenev aastakahjum […] (*). Kuivõrd uued lepinguläbirääkimised Arceloriga luhtusid, otsustas SNCB kuulutada välja Acimari pankroti ning taotleda tervendamismenetluse alustamist. IFB-l oli Acimari vastu tagastamatuid nõudeid 3,9 miljoni euro väärtuses, mis moodustab osalusest loobumise kulu.

c) ***NFTI-ou***

(64) NFTI-ou näol oli tegemist äriühinguga, mida kontrollisid ühiselt IFB ja Port Autonome de Dunkerque; äriühing käitas terminale Dunkerque'i samas ning SNCB otsustas osaluse selles ühingus loovutada osakute müümise teel.

(*) Konfidentsiaalne teave.

(65) Osalusega NFTI-ou-s kaasnes IFB-le varem sõlmitud garantiikirja kohaselt kohustus kanda oma osalusele vastav osa äriühingu kahjumist. Lisaks oli IFB andnud tagatise 2,9 miljoni euro suurusele pangalaenule, mille äriühing oli võtnud pangast […].

(66) Äriühingus osalusest loobumiseks leppis IFB Port Autonome de Dunkerque'iga kokku garantiikirjast tulenevatest kohustustest vabanemises. Vastutasuks eraldas IFB 1,7 miljonit eurot NFTI-ou kapitali suurendamiseks, mida oli vaja selleks, et äriühing saaks oma tegevust jätkata, ning loovutas osa oma aktsiakapitalist Port Autonome de Dunkerque'le sümboolse hinna 1 euro eest. Selle tehingu järel jäi IFB-le üksnes 30 % aktsiatest.

(67) Seejärel otsisid IFB ja Port Autonome de Dunkerque IFB osalusele […] ülevõtja, ning leidsid selle – CMA-SGM. Arvestades müügihinda, oli osalusest loobumise kulu IFB jaoks kokku 18,5 miljonit eurot, millest 1,7 miljonit eurot oli seotud kapitali suurendamise tehinguga ning 16,7 miljonit eurot tekkinud kahjumiga.

d) ***IFB France***

(68) IFB France (millest sai siis AGEP) loovutati NFTI-ou-le […], mis tähendas 0,1 miljoni euro suurust kahjumit. Kuna IFB loobus samal ajal osalusest NFTI-ou-s, siis oli NFTI-ou-le loovutamise tagajärjeks IFB France osaluse müük. Enne müüki tuli IFB-l loobuda oma nõuetest IFB France'i vastu väärtuses 0,8 miljonit eurot. Niisiis oli IFB France'i osalusest loobumise kogukulu 0,9 miljonit eurot.

e) ***Dry Port Dunkerque***

(69) IFB osalus Dry Port Dunkerque'is sarnanes osalusega NFTI-ou-s: sõlmitud oli garantiikiri, milles oli seatud IFB-le kohustus katta äriühingu tegevuskahjum.

(70) Sellest osalusest loobus IFB likvideerimise teel ning müüs samal ajal maha osa Dry Port Dunkerque'ile kuulunud osakutest, s.o 8,6 % suuruse osaluse NFTI-ou-s. Vastupidiselt NFTI-ou olukorrale, ei saanud IFB partnerid asjaomase juhtumi puhul äriühingu tegevuse jätkamist nõuda.

(71) IFB ei saanud rahuldada oma nõudeid Dry Port Dunkerque'i vastu (summas 2,8 miljonit eurot) ning pidi kandma oma osaluselt tekkinud kahjumi (5,1 miljonit eurot). Seega oli likvideerimise kogukulu 7,9 miljonit eurot.

f) ***SSTD***

(72) SSTD oli kasumlik äriühing. Pärast oma põhikliendi kaotamist ning strateegilist otsust väljuda Prantsuse turult, otsustas IFB selle 2005. aasta alguses ära müüa, mis tõi kaasa väikese kasumi.

2.3.2.2. Ümberkorralduskava Belgias toimuva tegevuse jätkamiseks

(73) Koos nõustaja McKinsey'ga töötas IFB välja ümberkorralduskava Belgias toimuva tegevuse jaoks. Ümberkorralduskava hõlmas kahte osa:

— IFB Logistics'i tegevuse ümberkorraldamine,

— IFB Terminals'i tegevuse ümberkorraldamine.

Ümberkorralduskava põhiidee oli IFB tegevuse jätkumine üksnes põhitegevusvaldkonnas, s.o logistika- ja Belgia terminalide käitamise valdkonnas, ning põhitegevusala majandusliku elujõulisuse seisukohast tarnetutest valdkondadest kas loobuda või need müüa. Siinkohal tuleb kirjeldada ümberkorralduste finantstulemusi ning tulemuste saavutamiseks võetud eri meetmeid (üldmeetmed, logistikategevust käsitlevad meetmed, terminalide käitamisega seotud meetmed, investeeringud).

a) ***Ümberkorraldamise finantstulemused***

(74) Ümberkorralduskavas nähti ette, et pärast kulumist tulenevaid korrigeerimisi, väärtuse vähendamisi ning riski- ja kulueraldiste katmist („tegevuslik rahavoog") saadakse alljärgnevad finantstulemused, mis enamjaolt vastasidki saavutatud tulemustele.

(miljonit EUR)

	2004	2005	2006 (1. poolaasta)	Ümberkorralduste ajal kokku
Tegevusliku rahavoo prognoos	3,9	4,3	2,35	10,550
Tegevusliku rahavoo tulemus	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) IFB finantstulemuste prognoos põhines peamiselt järgmistel asjaoludel, mis olid IFB-le ümberkorralduskava vastuvõtmise ajal teada:

— „Railbarge" liikluse koondamine ühte terminali ja mahtude oluline suurendamine. „Railbarge" liikluse koondamine võimaldas tegevuse optimeerimist ja tulu suurendamist, kuna senini kolmandate isikute osutatud laadimisteenuseid oli nüüd võimalik teha kontsernisiseselt. Lisaks oli IFB saanud uue olulise kliendi – CSAV – kes kavatses anda alates 2004. aastast tellimusi mahuga 50 000 TEUd.

— personali ja majanduskulude märkimisväärne vähendamine. Asjaomaseid meetmeid kirjeldatakse üksikasjalikumalt käesoleva otsuse punktides 78–83;

— Cirkeldyck'i raudteeterminali käitamist käsitlev uus leping, milles oli võimalik näha olulist vastastikkust koostööd MSC Home Terminal'i piiriäärse terminaliga.

— Muizeni terminali mahu suurenemine tänu Unilog'iga sõlmitutud uuele lepingule.

— alates 2000. aastate algusest silmapaistvalt kasvanud ühendvedude turu väga positiivsed üldised prognoosid;

b) ***Võetud ümberkorraldusmeetmed***

Üldised meetmed

(76) Ettevõtte tasandil uue kollektiivlepingu sõlmimine ja töösisekorraeeskirja muutmine võimaldasid saavutada madalamate kulude juures (alates 1. oktoobrist 2003 vähendati nädalavahetustel töötamise ja meeskonnatöö tasusid) suurema tööhõive (1. jaanuarist 2004 on aastane tööpäevade arv suurenenud 13 võrra).

(77) Haldus- ja äriteenused koondati Berchemisse, mis võimaldas sulgeda Gandis asunud ettevõtte ja vähendada Zeebrugges asuva ettevõtte võimsust.

(78) Need meetmed aitasid piirata vajalikul määral töötajate hulka, et vähendada IFB üldkulusid kokku umbes 2,55 miljoni euro võrra aastas ([7]). Tegelikult vähendas IFB personali 210 täistööajale taandatud ametikohalt ([8]) 2002. aasta septembris 175 täistööajale taandatud ametikohale 2006. aasta alguses, mis tähendab 17 % vähendamist. Vähendamise üksikasjad on järgmised:

— vahetult (mitte tütarettevõtete kaudu) käitatavates terminalides vähenes töötajate arv 110-lt täistööajale taandatud ametikohalt 2002. aasta septembris 96 täistööajale taandatud ametikohale 2006. aasta alguses, mis tähendab 13 % vähenemist.

— IFB logistikateenuste puhul vähenes töötajate arv 60-lt täistööajale taandatud ametikohalt 2002. aasta septembris 49 täistööajale taandatud ametikohale 2006. aasta alguses ehk 19 % võrra;

— turunduse ja müügiga tegelevate ja muude keskmisandi toetavate ametiülesannetega töötajate (rahandus-, personalihaldus jne) vähenes 40-lt täistööajale taandatud ametikohalt 2002. aasta septembris 31 täistööajale taandatud ametikohale 2006. aasta alguses ehk 23 % võrra.

Logistikategevuse ümberkorraldamine

(79) Ümberkorralduskavas nähti ette järgmised üheksa meedet, mis pidid võimaldama saavutada 5,7 miljoni euro suuruse säästu.

Meetmed	Tulu
1. Palgakulu vähendamise mõju	[…]
2. Konsultatsiooniteenused ja teenuste väljastpoolt tellimine	[…]
3. Väärtuse vähendamised ja erakorraline kulum	[…]
4. North European Network'i mittekasumlikest filiaalidest loobumine	[…]
5. Tavavedude mahtude vähendamine	[…]
6. Vagunite hoolduse reservide korrigeerimine	[…]
7. Ühendvedude kasv	[…]
8. Railbarge lepingu läbivaatamine (hindade tõstmine ja toote ümberkujundamine)	[…]
9. Agenditasude suurendamine	[…]
10. Üldkulude vähendamine	[…]

(80) Ümberkorralduskava elluviimise käigus, mis lõppes 2004. aasta lõpus, võeti veel kaks täiendavat meedet:

— Cirkeldijck'i terminali puhul tõsteti laadimisteenuste hinda;

([7]) Aastase tööpäevade arvu suurendamisega kaasnes kulude vähenemine umbes 0,6 miljonit eurot aastas, haldus- ja äriteenuste koondamine Berchemisse tõi kaasa kulude vähenemise umbes 0,2 miljonit eurot aastas ning personali vähendamine 35 täistööajale taandatud ametikoha võrra tõi kaasa kulude vähenemise 1,75 miljonit eurot aastas.

([8]) Täistööajale taandatud ametikoht.

— trajektoore analüüsiti laialdasemalt ning korrigeeriti neid koostöös klientidega.

IFB Terminals'i tegevuse ümberkorraldamine

(81) IFB Terminals'i tegevuse ümberkorraldamine, mis lõppes 2005. aastal, pidi hõlmama 7 meedet, mida on üksikasjalikumalt kirjeldatud menetluse algatamise otsuse punktides 103–107.

(82) Lisaks algselt kavandatud meetmetele teostas IFB Logistics oma raudteetoodete kohta põhjaliku analüüsi, kust ilmnes mittekasumlike teenuste olemasolu, mille osutamise IFB seepeale lõpetas.

(83) Teiste teenuste puhul nähtus analüüsist vajadus tehniliste parenduste järele. Need parendused tehti, eelkõige ühendkonteinervedude sektoris.

Ümberkorralduskavas ette nähtud investeeringud

(84) Mainhub'i, ent ka Zomerweg'i ümberkorraldamisega kaasnes […] investeeringuvajadus, eelkõige seoses […] asendusinvesteeringute ning […] muude mitmesuguste investeeringutega.

2.4. **Ülevaade põhjustest, mis tingisid menetluse algatamise 7. detsembril 2005**

(85) Belgia leidis esitatud teatises, et kõnealused abimeetmed ei kujuta endast riigiabi, kuna nende võtmine ei ole seotud Belgia riigi tegevusega ning kuna SNCB tegutses igal juhul turumajandusliku erainvestorina.

(86) Komisjon soovis uurida, kas 63 miljoni euro suuruse võla tagasimakse tähtaja pikendamine ning põhivõla ning sellest tulenenud 11 miljoni euro suuruste intresside ümberarvestamine kapitaliks võiks kujutada endast riigiabi. Küsimus oli selles, kas SNCB käitumist saab seostada selle omaniku ehk Belgia riigiga ning küsimuses, kas SNCB ikka tegutses nii, nagu oleks tegutsenud erainvestor turumajanduse tingimustes.

(87) Samuti tekkis küsimus, kas 5 miljoni euro suuruse tagastatava ettemakse tegemine ning 15 miljoni euro suuruse krediidi andmine, 15 miljoni euro suuruse krediidi ja sellega seotud 2,5 miljoni euro suuruste intresside kapitaliks ümberarvestamine ning 5 miljoni euro ulatuses lisakapitali suurendamine SNCB mitterahaliste osakute sissemakse näol TRW-sse kujutavad endast riigiabi.

(88) Kuivõrd tegemist oli likviidsuse parandamisega, kahtles komisjon selles, kas selline abi saab päästmisabina olla ühisturuga kokkusobiv, kuivõrd abi anti enam kui 12 kuuks.

(89) Komisjonil tekkis kahtlusi ka küsimuses, kas kogu abi saab olla ühisturuga kokkusobiv ümberkorraldusabina.

(90) Kaheldi selles, kas käesoleva juhtumi puhul on ajaliselt kohaldatavad 1999. aasta „Ühenduse suunised raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta" ([9]) (edaspidi „1999. aasta suunised") ning 2004. aasta dokument „Ühenduse suunised raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta" ([10]) (edaspidi „2004. aasta suunised") ning selles, kas abi andmisest konkurentidele tekkinud ebasoodsate tagajärgede võimalikuks leevendamiseks võetud meetmed olid piisavad, kas abi andmisel piirduti rangelt miinimumiga ning kas IFB omafinantseering ümberkorraldusabis oli küllaldane.

(91) Belgia esitas märkused 14. veebruari 2006. aasta kirjas, mida täiendati 29. juuni, 20. septembri, 16. novembri ja 21. novembri 2006. aasta kirjadega.

(92) Oma vastuses kordas Belgia oma seisukohta, et kõnealused meetmed ei kujuta endast riigiabi, kuna neid meetmeid ei ole võtnud Belgia riik ning et SNCB tegutses nii, nagu oleks tegutsenud erainvestor turumajanduse tingimustes.

(93) Seejärel leidis Belgia, et kui kõnealused meetmed kujutavad endast riigiabi, tuleb nende hindamiseks võtta aluseks 1999. aasta suunised, mitte aga 2004. aasta suunised. Edasi leiab Belgia, et meetmed on päästmis- ja ümberkorraldusabina ühisturuga kokkusobivad.

([9]) EÜT C 288, 9.10.1999, lk 2.
([10]) ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.

3. BELGIA MÄRKUSED

(94) Belgia seisukoha võib võtta kokku alljärgnevalt.

3.1. Belgia märkused menetluse kohta

(95) Belgia ametiasutused teavitavad komisjoni oma kirjas, et neil on kahtlusi uurimise kestuse küsimuses. Nende hinnangul on neil õiguspärane ootus päästmisabi ajutise jätkamise õiguspärasuse suhtes kuni komisjon teeb ümberkorralduskava kohta lõpliku otsuse.

(96) Belgia ametiasutuste sõnul oli 12. augusti 2003. aasta teatise (registreeritud komisjonis numbri all NN 9/04) ja 28. jaanuari 2005. aasta teatise (registreeritud komisjonis numbri all NN 55/05) eesmärk anda komisjonile kogu teave, et võimaldada komisjonil kontrollida, kas SNCB poolt IFB suhtes võetavad meetmed kujutavad endast asutamislepingu artikli 87 lõike 1 mõistes riigiabi või mitte. Belgia ametiasutused on komisjonil palunud neid teatisi asutamislepingu artikli 88 lõike 3 kohaste teatistena käsitleda üksnes juhul, kui need meetmeid oleks nimetatud riigiabiks.

(97) Belgia ametiasutused märgivad eelkõige 12. augusti 2003. aasta teatise kohta, et selles ei tunnistatud, et IFB suhtes võetud päästmis- ja ümberkorraldusmeetmete näol on tegemist riigiabiga ning sellest tulenevalt ei saa päästmismeetmeid käsitleda riigiabina, millest ei ole teatatud. Belgia ametiasutused leiavad, et tegemist ei ole abiga, millest tuleb asutamislepingu artikli 88 lõike 3 mõistes komisjonile ette teatada ja mille rakendamine oleks enne lõpliku otsuse tegemist keelatud.

(98) Samasugust seisukohta väljendavad Belgia ametiasutused ka 28. jaanuari 2005. aasta teatise suhtes, milles Belgia teavitas komisjoni kapitali täiendavast suurendamisest 5 miljoni euro võrra.

3.2. Asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohase riigiabi puudumine

3.2.1. *Riigi vahendite puudumine*

(99) Belgia leiab, et ei IFB päästmis- ega ümberkorraldusmeetmeid ei rahastatud riigi vahenditest. SNCB rahastas neid meetmeid eranditult omavahenditest ning ei kasutanud mingil moel riigi vahendeid.

(100) Belgia arvates ei ole asjaolu, et SNCB on riigi osalusega äriühing komisjoni 25. juuni 1980. aasta direktiivi 80/723/EMÜ (liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse kohta) [11] artikli 2 mõistes piisav leidmaks, et kõnealuseid SNCB rahastatud meetmeid on rahastatud riigi vahenditest. Belgia leiab, et eristada tuleb SNCB omavahendeid, mis on saadud tegevusega seotud tulust ning SNCB-le avaliku teenuse osutamise eest antavaid riigi subsiidiume. Kuivõrd riigi subsiidiumid ei olnud piisavad selleks, et rahastada kõiki avaliku teenuse osutamisega seotud kulusid, leiab Belgia, et SNCB poolt riigi vahendite kasutamine IFB suhtes võetud meetmete rahastamiseks on välistatud.

(101) Belgia leiab, et SNCB vara ei kuulu Belgia riigile, vaid on mõeldud SNCB äriliste eesmärkide täitmiseks. Seetõttu leiab Belgia, et tegemist ei ole avaliku võimu kandjale kuuluva varaga, nagu võiks järeldada Stardust Marine'i kohtuasjas tehtud otsusest [12].

(102) Viimaks leiab Belgia, et IFB suhtes võetud meetmetest tingitud SNCB omavahendite vähenemine ei saa tekitada riigile mingisugust „kahju" [13], kuna mingil juhul ei ole tegemist vahenditega, mis oleksid muidu laekunud riigieelarvesse.

3.2.2. *Mitteseostatavus Belgia riigiga*

(103) Mis puutub 2,5 miljoni euro suuruse rahalise ettemakse tegemisse 2002. aasta teisel poolaastal, leiavad Belgia ametiasutused ka siin, et SNCB otsus selle ettemakse tegemise kohta ei ole seostatav Belgia riigiga.

(104) Selle kinnitamiseks toob Belgia järgmised argumendid:

— Strateegilise otsuse korraldada IFB ümber, selle asemel, et kuulutada välja pankrot, võttis vastu sõltumatult SNCB juhatus. Eelkõige ei hinnatud IFB tulevikku 2001. aastal Belgia valitsuse poolt äriühingu ABX kohta tellitud uuringutes, ning seda ei käsitletud ka 2002. aastal Belgia ministrite nõukogu poolt ABXiga seotud otsuste vastuvõtmisel.

[11] EÜT L 195, 29.7.1980, lk 35.

[12] Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon (C-482/99, EKL 2002, lk I-4397), nn „Stardust Marine'i" otsus.

[13] Esimese Astme Kohtu 27. jaanuari 1998. aasta otsus kohtuasjas T-67/94: Ladbroke Racing, EKL 1998, lk I-1 punkt 109, mida on kinnitatud Euroopa Kohtu 16. mai 2000. aasta otsusega kohtuasjas C-83/98 P: Ladbroke Racing, EKL 2000, lk I-3271, punkt 48.

— IFB-le ettemakse tegemise otsustas SNCB juhatus. Belgia möönab, et juhatus otsustas anda selle meetme arutamiseks SNCB haldusnõukogule, ent leiab, et rahalise ettemakse tegemine ei nõudnud SNCB haldusnõukogu heakskiitu, kuna haldusnõukogu poolt juhatusele antud volituste kohaselt oli juhatusele lubatud võtta SNCB-le kuni 2,5 miljoni euro suuruseid kohustusi.

— Ettemakse ei olnud osa ümberkorralduskavast või muust kavast või meetmest, mis oleks antud arutamiseks Belgia riigile või millega seoses oleks Belgia riigiga mingilgi moel konsulteeritud.

— Muud tegurid, nagu ettemakse suhteline väiksus ja ajutine iseloom kinnitavad samuti järeldust, et ettemakse tegemist ei saa seostada Belgia riigiga.

(105) Mis puutub SNCB esitatud arvete tasumata jätmisse IFB poolt, siis märgivad Belgia ametivõimud, et SNCB haldusnõukogule ei teatatud sellest asjaolust enne kui 2002. aasta detsembris, ehk siis, kui võeti vastu IFB kapitali suurendamise põhimõtteline otsus.

(106) Lisaks leiavad Belgia ametiasutused, et Belgia riigiga ei saa seostada haldusnõukogu, juhatuse või tegevjuhi tegevust ega tegevusetust, olenemata sellest, kas see toimus enne või pärast raamlepingu sõlmimist. Nende väitel ei ole Belgia riik mitte kuidagi seotud („Stardust Marine'i" kohtuotsuse mõistes) SNCB otsustusprotsessiga IFB-le abi andmiseks.

(107) Belgia ametiasutuste sõnul on SNCB poolt IFB-le antud abi näol tegemist abiga, mis eraldati SNCB tütarettevõtjale, mis ise avalikke teenuseid ei osutanud ja mis ei olnud ka SNCB avaliku teenuse täiteülesannetesse kuidagi kaasatud. IFB tegevus oli seega eranditult äriline ja väljaspool igasugust avalike ülesannete täitmist. IFB tegevus ei allu seega Belgia ametiasutuste sõnul riigi kontrollile, kuna avalike ülesannete täitmisega mitteseotud küsimustes peavad Belgia ametiasutused austama SNCB iseotsustusõigust.

(108) Seoses valitsuse asjuri rolliga väidavad Belgia ametiasutused, et neile ei ole IFB toimikut kunagi esitatud ning sellest tulenevalt ei olnud neil pädevust sekkuda, arvestades, et valitsuse asjur ei ole kunagi IFB suhtes võetavate meetmete kohta märkusi teinud ega sellele küsimusele kuidagi reageerida kavatsenud. Lisaks väidavad Belgia ametiasutused, et nad ei ole mingil moel sekkunud SNCB otsustusprotsessi seoses IFBga ei raamlepingu sõlmimisele eelnenud ajal ega hiljem.

(109) Seoses menetluse algatamise kirjas (punktides 143–150) komisjoni välja toodud kolme näitajaga, milleks olid ümberkorralduskava esitamine kinnitamiseks Belgia riigile, ajakirjanduses ilmunud artiklitest nähtuv Belgia valitsuse tõsine surve SNCB-le 2003. aastal ning raamlepingu ulatus, sisu ja tingimused, leiavad Belgia ametiasutused, et need asjaomased näitajad ei ole piisavad, et tuvastada seostavatus Stardust Marine'i kohtuotsuse mõistes.

(110) Ümberkorralduskava kinnitamise kohta Belgia riigi poolt leiavad Belgia ametiasutused, et selle raamlepingu sättega ei antud Belgia võimudele mingisugust pädevust otsustada ümberkorralduskava sisu üle, vaid tulenes SNCB soovist, et riik edastaks ümberkorralduskava ja raamlepingu komisjonile.

(111) Ajakirjanduses ilmunud artiklite kohta leiab Belgia valitsus, et neist ei nähtu mingil moel, et Belgia valitsus oleks kõnealusesse asjasse sekkunud ning seda järgmistel põhjustel:

— 19. mail 2003 väljaandes La Libre Belgique ilmunud artiklis selgitab SNCB pressiesindaja, et IFB küsimuses ei ole komisjonilt veel rohelise tule andmist taotletud, kuna „föderaalvalitsus ei ole oma sõna veel öelnud". Belgia valitsuse sõnul mõeldakse kommentaarides üksnes seda, et Belgia riik „teatab" komisjonile IFB-le eraldatavast abist;

— 18. detsembril 2002 väljaandes La Libre Belgique ilmunud artiklis (veebilehel www.cheminots.be ilmunud versioonis) mainitakse Karel Vincki järgmiselt: „Ta nõuab äriühingu juhtimiseks piisavat otsustamisvabadust". Belgia ametiasutuste sõnul on väide seotud üksnes SNCB avaliku teenuse osutamisega ning sellega väljendatakse mõtet, et Belgia ametiasutuste pädevuses on seaduses sätestatud vahendite ehk halduslepingu kaudu püstitada koos SNCB-ga avaliku teenuse eesmärgid, ent eesmärkide täitmisega seonduvad küsimused kuuluvad SNCB haldusnõukogu pädevuse.

(112) Viimaks esitasid Belgia ametiasutused komisjonile vaatlusealusel ajal SNCB tegevjuhina tegutsenud Karel Vincki kirjaliku avalduse, milles ta kinnitab, et Belgia ametiasutused ei olnud käesoleva menetluse esemeks oleva päästmis- ja ümberkorraldusabiga, mille SNCB eraldas IFB-le, kuidagi seotud. Karel Vincki 17. novembril 2006. aastal allkirjastatud kirja sai komisjon 5. detsembril 2006.

(113) Raamlepingu ulatuse, sisu ja tingimuste suhtes jäävad Belgia ametiasutused oma seisukoha juurde, mille kohaselt ei olnud vaatamata sellele, et tegemist oli IFB tuleviku suhtes oluliste ümberkorraldusmeetmetega, nende pädevuses käesolevas asjas ei heakskiidu andmine ega sisuline kontrollimine ning neil ei olnud ka õigust nõuda asjaomases küsimuses nendega nõupidamist.

3.2.3. *Turumajanduses tegutseva erainvestoripõhimõte*

(114) Belgia leiab, et lähtudes komisjoni mõttekäigust *ABX Logistics*'i asjas ([14]) tehtud otsuses, tuleb komisjonil eraldi analüüsida esiteks neid vahendeid, mille SNCB andis IFB-le Prantsusmaa tütarettevõtetes osalustest loobumise rahastamiseks ning teiseks neid vahendeid, mille SNCB andis IFB-le tegevuse jätkamiseks Belgias.

3.2.3.1. Prantsusmaa äriühingute osalustest loobumine

(115) *ABX Logistics*'i asjas tehtud otsuses kinnitas komisjon, et juhul kui ABX France ei oleks olnud võimeline ise osalustest loobumise kulusid kandma, oleks SNCB võtnud kulud enda kanda ning käitunud seega nagu „turumajanduses tegutsev arukas erainvestor".

(116) Belgia leiab, et sama järeldus tuleb teha ka kulude suhtes, mis tekkisid IFB loobumisega Prantsusmaa äriühingutest. Belgia püüab näidata, et iga äriühingu puhul valis IFB kõige vähem kuluka lahenduse.

(117) Acimari kohta esitas Belgia järgmise tabeli:

Acimar – Tervendamine ja likvideerimine

Finantsolukord aastal 2002

(miljonites EUR)

	2001	2002
Käive		
Maksustamiseelne tulu (EBIT)		
Bilansimaht (31.12.)		
Omakapital (31.12.)		

Alternatiiv- lahenduste kulud

(miljonites EUR)

	Lepingu täitmine	Tervendamismenetlus
Raha äravool 1.1.2003–31.12.2005		
Nõuete väärtuse vähenemine 31.12.2002		
Kokku	– 14,7	– 3,9

Kommentaarid

— Luhtusid 2002. aastal tehtud katsed vaadata läbi lepingutingimused; leping kehtis kuni 31.12.2005

— Lepingu täitmisega oleks kaasnenud märkimisväärne iga-aastane raha äravool

— Neil asjaoludel oli tervendamismenetluse kõige vähem kulukas lahendus

— Tervendamismenetluse kestel kannab tegevuskahjumi klient

— Acimari tegevus lõpetati 1.9.2003

([14]) 7. detsembri 2005. aasta otsus asjas K(2005) 4447 (ELT L 383, 28.12.2006, lk 21).

(118) NFTI-ou kohta esitas Belgia järgmise tabeli:

NFTIou – Loovutamine

Finantsolukord aastal 2002

(Miljonites EUR)

	2001 (*)	2002
Käive		
EBT		
Bilansimaht (31.12.)		
Omakapital (31.12.)		

(*) 1.5.2001–31.12.2001.

Alternatiiv-lahenduste kulud

(Miljonites EUR)

	Jätkamine	Osaline müük
Omakapitali suurendamine + ING nõude rahuldamine		
Tervendamiskava		
Korrigeeritud raha äravool (aastane CH – 3,7 miljonit EUR) (100 % kinnituskiri)		
Osaluse väärtuse vähenemine		
Nõuete väärtuse vähenemine 31.12.2002		
Müügihind (1 EUR) – 30 %-line osalus		
Kokku	– 36,2	– 18,5

Kommentaarid

— Garantiikirja kohta oli IFB-l kohustus katta jooksevkontovõlg

— IFB oli taganud NFTIou pangalaenu, mida ING tagasi nõudis

— Neil asjaoludel leppis IFB teise aktsionäri, Port Autonome de Dunkerque'iga kokku, et

  — suurendatakse NFTIou omakapitali, millest osa märgib IFB

  — IFB vabastatakse kinnituskirjast tulenevatest kohustustest ning Port Autonome de Dunkerque võtab kohustuse otsida omandaja sellele osaluse osale NFTIou-s, mis jäi IFB-le pärast ühe osa loovutamist sümboolse hinna eest Port Autonome de Dunkerque'le ja mis moodustab 30 % (osa, mis kuulus IFB-le DPD kaudu).

— Ülejäänud 30 % osaluse müük on praegu käimas.

(119) Belgia teatas komisjonile, et kuivõrd NFTI-ou tegevuse jätkamine näis perspektiivis kasumlik, siis ei olnud kunagi kavas kuulutada välja NFTI-ou pankrotti. Belgia sõnul nähtub selle äriühingu elujõulisus 2. novembril 2006 toimunud IFB 30 % osaluse müümisest CMA-CGM-le […] ning jooksevkonto ettemaksena antud krediidisummade täielikust tagasimaksmisest.

(120) IFB France'i (millest sai hiljem AGEP) kohta esitas Belgia järgmise tabeli:

IFB France (AGEP) – Loovutamine NFTI-ou-le

Finantsolukord aastal 2002

(miljonites EUR)

	2001	2002
Käive		
EBT		
Bilansimaht (31.12.)		
Omakapital (31.12.)		

Alternatiiv-lahenduste kulud

(miljonites EUR)

	Liquidation	Transfert NFTIou
Nõuetest loobumine		
Osaluse väärtuse vähenemine		
Aktsiate ülekandmisest saadud tulu		
Töösuhetest tulenevad kohustused (14 täistööajale taandatud töötajat)		
Kokku	– 1,7	– 0,8

Kommentaarid

— Arvestades sundlõpetamise või pankrotiavalduse esitamise ohtu, leppis IFB PAD-ga kokku IFB France'i osaluse loovutamises NFTIou-le ning selles, IFB loobub oma nõudest

— Ettevõtja likvideerimisega oleksid kaasnenud palju suuremad kulud (osaluse väärtuse vähenemine, oht, et asutaja ja/või ainsa tegeliku juhina tuleb asuda täitma likvideeritava ettevõtja kohustusi)

(121) Dry Port Dunkerque'i kohta esitas Belgia järgmise tabeli:

Dry Port Dunkerque (DPD) – Likvideerimine ja osaline müük

Finantsolukord aastal 2002

(miljonites EUR)

	2001	2002
Käive		
EBT		
Bilansimaht (31.12.)		
Omakapital (31.12.)		

Alternatiiv-lahenduste kulud

(miljonites EUR)

	Jätkamine	Likvideerimine ja osaline müük
Ajakohastatud sularaha väljavool (aastane CH – 0,5 miljonit eurot) (100 % kinnituskiri)		
Nõuete väärtuse vähenemine		
Osaluse väärtuse vähenemine		
Kokku	– 10,4	– 7,9

Kommentaarid

— Garantiikirjast tulenevalt on IFB-l kohustus katta DPD tegevuskahjum

— Pärast osalusest loobumist NFTIou-s otsiti ostjat osalusele DPD-s, ent ei leitud

— IFB leppis kokku DPD likvideerimises, müües seejuures sümboolse hinna eest 8,6 %lise osaluse NFTIou-s

(122) SSTD kohta esitas Belgia järgmise tabeli:

SSTD: Loovutamine

Taust:

— IFB- oli 50 %-line osalus

— SSTD kasumlik tegevus jätkus kuni 2005. aasta alguseni

— 2004. aasta lõpus kaotas SSTD oma põhikliendi (kellega seondus 40 % tema käibest)

— Selle kaotus ajendas SSTD osalust loovutama

— Osalus müüdi 2005. aasta alguses ning sellest saadi üliväike tulu (mõjult positiivne, ent finantseerimisvajaduse seisukohast tähtsusetu)

(123) Belgia ametiasutused leiavad kokkuvõttes, et IFB valis Prantsusmaa tütarettevõtete puhul kõige vähem kuluka lahenduse.

3.2.3.2. IFB Belgia ettevõtete ümberkorraldamine ja tegevuse jätkamine

(124) Ka IFB Belgia ettevõtete ümberkorraldamise ja tegevuse jätkamise rahastamise küsimuses leiab Belgia, et SNCB käitus nii, nagu oleks teinud turumajanduses tegutsev arukas erainvestor/võlausaldaja, kuna alternatiivse lahenduse – Belgia ettevõtete tegevuse lõpetamise – finantstulemus oleks SNCB jaoks suurema kulukuse tõttu olnud tunduvalt vähem atraktiivne.

(125) Selgitamaks IFB Belgia ettevõtete tegevuse lõpetamisega tekkida võinud kulusid ning kulusid, mis kaasnesid tegevuse jätkamisega pärast omakapitali suurendamist, esitas Belgia alljärgnevad arvutused.

a) ***SNCB netokulud IFB pankrotistumise korral 2003. aastal***

(126) IFB 31. detsembri 2002. aasta bilansi alusel määras Belgia IFB ajakohastatud puhasväärtuse. Belgia ametiasutuste sõnul koosnes IFB põhivara, mis oleks 2003. aasta jaanuaris pankrotiavalduse esitamise korral kuulunud realiseerimisele, materiaalsest põhivarast ja finantspõhivarast (osalused).

(127) Materiaalse põhivarana toob Belgia ära 6,9 miljonit eurot. Sellist arvestust põhjendab Belgia viitega uuringule „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival" ([15]), milles järeldatakse, et kõigi nõuete rahuldamise määr oleks pankroti korral olnud 33 %. Varast saadava summa arvestuse puhul korrutas Belgia selle määra IFB bilansis kajastunud materiaalse põhivara kogusummaga 20,9 miljonit eurot (mis ei hõlma pooleliolevat põhivara summas 1,9 miljonit eurot).

(128) Finantspõhivara (osaluste) puhul lähtus Belgia väärtusest 1,9 miljonit eurot, mis vastab nende bilansilisele tervikväärtusele IFB bilansis seisuga 31. detsember 2002.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, avaldatud väljaandes Journal of Financial Economics (#58, 2000), koostatud 263 Rootsi ettevõtte kohta teostatud analüüsi põhjal.

(129) Käibevara väärtust hindab Belgia järgnevalt:

— IFB nõuded äriklientide vastu: 25,6 miljonit eurot, millest 18 miljonit on eeldatavasti tagastatavad, mis tähendab, et lühiajaliste nõuete tagasimakse määr on 70 %; see määr põhineb uuringus „Liquidation of Ormet Corporation” ([16]) välja toodud keskmisel;

— IFB muud nõuded: 7 miljonit eurot, millest 4,5 miljonit on eeldatavasti tagastavavad. 7 miljoni euro suuruse summa saab jagada kaheks: 2,5 miljoni euro ulatuses nõudeid tütarettevõtete DPD ja OCHZ vastu ning 4,5 miljoni euro ulatuses käibemaksunõudeid. Käibemaksunõuete tagasimaksemäär on eeldatavasti 100 % ning kahe tütarettevõtte vastu olevate nõuete sama määr on 0 %;

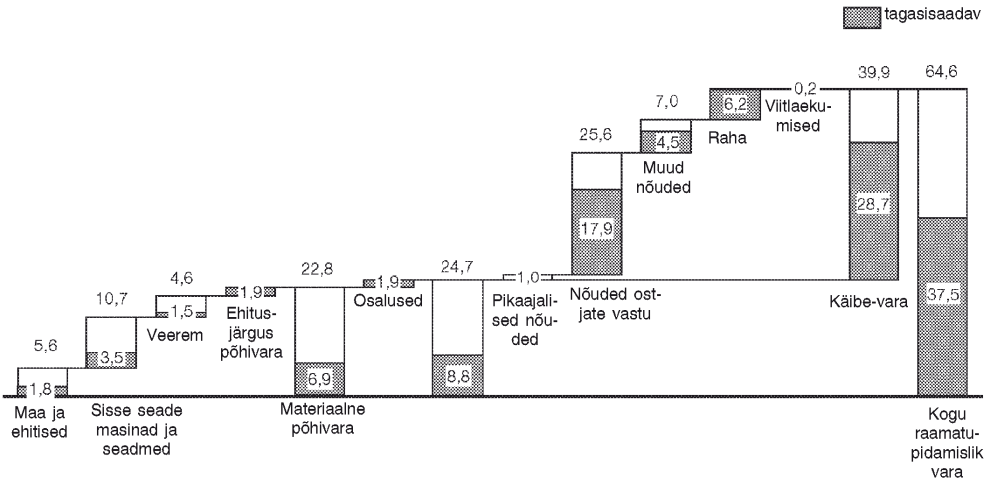
— sularaha ning tekkepõhised kohandamised: kokku 6,4 miljonit eurot, mis on täiel määral tagasi saadav.

(130) Kõiki neid tagasimaksemäärasid arvestades oleks IFB likvideerimise/pankroti korral olnud võimalik sisse nõuda kokku 37,5 miljonit eurot, nagu näidatud joonisel 2.

Skeem 2

Vara sissenõudmine

(Miljonites EUR)



Tagasisaamismäär (protsentides)	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100
Viiteindek (*) (protsentides	33	33	33	—	100	—	55–85	Vt. märkus	—	—
Märkuse	Zeebrugges-Berchem	Terminalide varustus	Peamiselt vagunid	—	2002. aastal ümber hinnatud väärtus			Nõuded DPD OCHZ vastu (2,5) + käibemaks (4,5)	—	—

(*) Aluseks onteatud tagatistega seotud tagatud laenude tagasisaamise määrad ning K.S. Torburn'i artikkel

Allikas: Jurisprudence Etas-Unis; K.S. Thorburn (2000), „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm suvival”, Journal of Financial Economics

([16]) (Ormet Corporation esitas pankrotiavalduse 30. jaanuaril 2004 ning ümberkorralduskava pädevale kohtule 2004. aasta septembris). Belgia ametiasutused märgivad, et see määr on märgatavalt kõrgem kui 33 % määr, mida eespool nimetatud uuringus kasutas professor Thorburn.

(131) Pärast seda lahutavad Belgia ametiasutused võimalikust tagasisaadavast summast IFB kohustused. Kohustuste kogusuurus on 76,9 miljonit eurot, arvestamata ajavahemikus 2000–2002 arvete tasumata jätmisest tekkinud 63 miljoni euro suurust võlga SNCB ees. Kõnealused kohustused on järgmised:

a) töösuhtest tulenevad kohustused: kõigi IFB töötajate peale kokku hinnanguliselt 2,9 miljonit eurot, välja arvatud SNCB poolt IFB juurde lähetatud personal;

b) sissenõutavaks muutunud, ent tasumata maksud, palgad ja sotsiaalkindlustusmaksud: kokku 1,4 miljonit eurot (1. jaanuari 2003. aasta bilansi kohaselt);

c) edasilükatud maksud ja reservid: 31. detsembri 2002. aasta bilansis kohustustena kajastuvast 40,8 miljonist eurost tuleb arvesse kokku 34,7 miljonit eurot. Erinevus on põhjendatav järgmiste kohustustega, mida IFB likvideerimise korral ei oleks täita tulnud:

— terminalide hooldus: 3,3 miljonit eurot;

— logistikategevusega seotud hooldus: 0,9 miljonit eurot;

— reserv personali ümberkorraldamiseks: 1,9 miljonit eurot;

d) IFB finantsvõlg summas 15 miljonit eurot. 15 miljoni euro suurune finantsvõlg krediidiasutuste […] ees oli tagatud IFB äriliste nõuetega klientide vastu. Seetõttu, ning arvestades SNCB usaldatavuse säilimist krediiditurul, on selge, et võlg oleks krediidiasutustele tasutud enne SNCB nõuete võimalikku rahuldamist;

e) ärilised võlad teiste tarnijate ees peale SNCB, kokku 22,9 miljonit eurot.

Arvutustest nähtub, et IFB netovara väärtus SNCB jaoks oleks – 39,4 miljonit eurot ehk summa, mis saadakse, kui lahutada tagasisaadud varast (37,5 miljonit eurot) kõigi täitmisele kuuluvate kohustuste kogusumma (76,9 miljonit eurot), välja arvatud võlg SNCB ees.

(132) Belgia ametiasutused leiavad, et likvideerimise korral oleks SNCB oma ärimaine kahjustamise vältimiseks katnud IFB netovara puudujäägi. Siia juurde rõhutavad nad, et enamik IFB võlausaldajatest on ka SNCB kliendid, tarnijad, võlausaldajad, võlgnikud või partnerid.

(133) Lisaks oleks IFB tegevuse lõpetamisega kaasnenud SNCB-le Belgia valitsuse arvates märkimisväärsed töösuhtest tulenevad kohustused, hinnanguliselt 530 täistööajale taandatud töötaja ees ([17]). Nende 530 täistööajale taandatud töötaja hulgas oli:

— umbes 50 SNCB töötajat, kes olid lähetatud IFB juurde ning kes oleks pankroti korral tulnud SNCBsse tagasi võtta;

([17]) Töösuhtest tulenevate kohustuste prognoosi juures ei ole arvestatud seda, kuidas oleks IFB pankrotistumise korral IFB töösuhtest tulenevad kohustused mõjutanud Euroopa Gaasivõrku kuuluvat OCHZ'i. Ühe Euroopa Gaasivõrgu liikme pankrot toob suure tõenäosusega kaasa kogu Euroopa Gaasivõrgu lagunemise.

— umbes 480 täistööajale taandatud töötajat, kelle tegevus sõltus IFB tegevuse jätkamisest. See hinnang põhineb järgmisel arvutusel. IFB osakaal SNCB kaubavedude osakonna käibes on 8,1 %. Kohaldades nimetatud koefitsienti 31. detsembri 2002. aasta seisuga kaubavedude osakonnas otseselt või kaudselt töötavate isikute üldarvu suhtes, nähtub, et IFB tegevusest sõltus umbes 609 täistööajale taandatud töötajat. 609-st täistööajale taandatud töötajast võis IFB pankrotistumisele vaatamata umbes 129 töötajale töö alles jääda, kui SNCB oleks varem IFB teostatud kaubaveod osaliselt üle võtnud. See 21 % osakaal vastab Sabena pankroti järgselt SN Brussels Airlines'i poolt üle võetud Sabena töötajate osakaalule.

(134) Belgia valitsus leiab, et kuna SNCB lõpetas sel ajal ettevõtlusplaani „MOVE 2007" ettevalmistamist, milles nähti ette 10 000 ametikoha ehk ligi neljandiku ametikohtade kaotamine ajavahemikus 2003–2007, olnuksid IFB tegevuse lõpetamise tõttu üle jäävate töötajate rakendamise võimalused praktiliselt nullilähedased nii SNCBsse tagasivõetavate lähetatud töötajate kui SNCB kaubavedude osakonna heaks töötanud töötajate ametikohtade säilimise puhul.

(135) Seetõttu teeb Belgia valitsus ettepaneku lisada IFB negatiivse netovaraga seotud otsese kulu juurde personali ülejäägist tekkiv kulu, mida SNCB oleks kandnud vähemalt viie aasta jooksul aastatel 2003–2007. Ühe täistööajale taandatud töötaja 46 200 euro suuruse keskmise täispalgakulu juures aastas […] oleks töösuhtest tulenevad kulud tõusnud 122,4 miljonile eurole.

(136) Arvutust põhjendab Belgia esmalt sellega, et IFB tegevuse lõpetamise tõttu ülejäävaid SNCB töötajaid ei oleks saanud vallandada, kuna tegemist on „koosseisuliste töötajatega" ([18]).

(137) Pärast 1. juunil 2006 toimunud töökoosolekut edastasid Belgia ametiasutused komisjonile vähem pessimistlikud arvutused netovara ja töösuhtest tulenevate kohustuste kohta, mis oleks SNCB-le tekkinud IFB likvideerimise korral. Stsenaariumis pakutakse välja kaks muudatust:

— SNCB ei oleks tasunud kõiki võlgu, vaid võlad üksnes võlausaldajatele, kes on SNCB […] kliendid, […] tarnijad või […] partnerid; sellisel juhul oleks SNCB poolt tasumisele kuuluvate IFB kohustuste summa olnud 13 miljonit eurot […];

— IFB tegevuse ülevõtja oleks suures osas jätkanud SNCB teenuste kasutamist; sel juhul oleks töö jäänud alles 79 %-le 609-st SNCB täistööajale taandatud töötajast, kes olid kaudselt IFB töötajad; sel juhul oleks SNCB-le töösuhtest tulenevatest kohustustest tekkiv lisakulu piirdunud 41,1 miljoni euroga (see summa vastab 50 SNCB poolt IFB juurde lähetatud täistööajale taandatud töötaja ehk eeltoodust 609-st täistööajale taandatud töötajast 21 % töötajate palgakulule).

([18]) SNCB personalieeskirjad ei võimalda SNCB koosseisulisi töötajaid vallandada, välja arvatud katseajal või distsiplinaarmenetluse tulemusena.

(138) IFB likvideerimise korral SNCB kanda jääv kogukulu on Belgia ametivõimude hinnangul kahe stsenaariumi puhul järgmine:

	Puhaskulu – vastuses toodud summad	Erinevus „optimistlikus stsenaariumis"	Puhaskulu – korrigeeritud summad
Raamatupidamislik koguvara	64,6		64,6
Vara, mida ei ole võimalik tagasi saada	– 27,1		– 27,1
Töösuhtest tulenevad kulud	– 2,9		– 2,9
Maksud, hüvitised ja sotsiaalkindlustus	– 1,4		– 1,4
Edasilükatud maksud ja reserv	– 34,7		– 34,7
Esmatähtsad nõuded & muud finantsvõlad	– 15		– 15
Ärilised võlad, v.a võlg SNCB-le	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
Tagasisaadavad summad	– 39,4		– 29,5
Kohustused SNCB ees	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
SNCB puhaskulu IFB pankroti väljakuulutamise korral	– 161,8		– 70,6

b) ***IFB väärtus tegevuse jätkamise korral***

(139) Belgia teeb ettepaneku hinnata IFB väärtust tegevuse jätkamise stsenaariumi puhul diskonteeritud rahavoogude meetodil („discounted cash flows" või „DCF"). Selleks on esitatud järgnevad andmed.

(140) 10 aasta DCF analüüsi aluseks on IFB bilanss seisuga 31. detsember 2002 ning 2003. aasta veebruaris-märtsis välja töötatud ümberkorralduskava, mis hõlmab prognoose kuni 2005. aastani. 2006. aastal, mil IFB ümberkorraldamisega saavutatakse ettevõtte stabiliseerumine, määrati tegevustulemi tasemeks 3,2 % käibest. Alates 2006. aastast on tööhüpoteesiks iga-aastane 3 % käibe kasv, mis püsivuse korral viib maksustamiseelse tulu 3 % kasvuni. Sellest tulenevat vaba rahavoogu diskonteeritakse vastavalt 8 % kaalutud keskmise kapitali nominaalhinnale (WACC). Terminalide väärtus on arvutatud eeldades pidevat 3 % kasvu.

(141) Nende arvutuste kohaselt on ettevõtte väärtuseks umbes 29,1 miljonit eurot (välja arvatud osalused ja reserv), nagu nähtub skeemist 4:

Skeem 4

IFB väärtus diskonteeritud rahavoogude meetodi kohaselt – eeldused ja tulemused

(Tuhandetes EUR)

Eeldused

— Rahavoogusid arvutatakse lähtudes 2003. aasta ümberkorralduskavas näidatud maksustamiseelsest tulust; kava prognoosid ulatuvad kuni 2005. aastani.

— Tulemusi on muudetud järgmiselt:

  — 2006. aastal on eeldatav netomarginaal 3,2 % (*) (mis vastab maksustamiseelsele tulule 1 800 000 eurot);

  — Alates 2006. aastast on eeldatav maksustamiseelse tulu kasv 3 % (*);

  — Maksustamist ei toimu;

  — 2003. aastal makstud 527 000 euro suurused intressid jäävad eeldatavalt samaks ning on lisatud tulemile;

  — Amortisatsioon jääb eeldatavalt 2002. aasta tasemele ning on lisatud tulemile;

  — Kapitalikulu jääb amortisatsiooni arvestades eeldatavalt samaks, see lahutatakse amortisatsiooni tasakaalustamiseks;

  — Käibevahendite areng põhineb alates 2004. aastast 3 %lisel kasvul.

— Rahavood on arvutatud 10 aasta kohta ning korrigeeritud lähtudes 8 % (*)lisest kaalutud keskmise kapitali nominaalhinnast*

Rahavoogude analüüs	2003	2004	2005	2006	2012
— Maksustamiseelne tulu	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Maksud	—	—	—	—	—
— Intressid	527	527	527	527	527
— Tulu enne intresse ja makse	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Amortisatsioon	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Tegevuse brutojääk (**)	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Investeeringud					
— kapitalikulusse	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— käibevahenditesse	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Vabad rahavood	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— Rahavoogude nüüdispuhasväärtus	**6 962**				
— Korrigeeritud lõppväärtus	**22 135**				
— Ettevõtte väärtus	**29 096**				

(*) Selle tööstusharu tavaline.
(**) EBITDA.

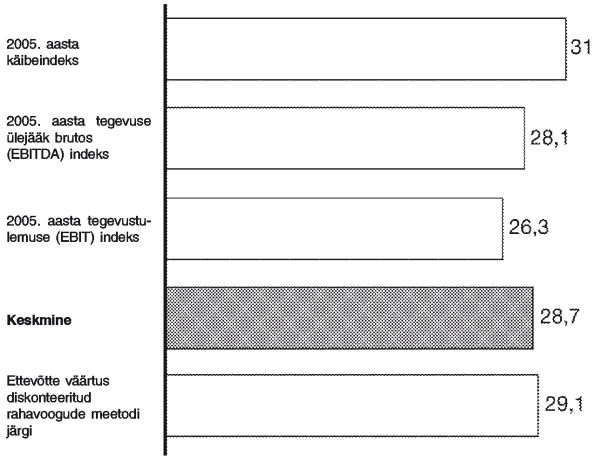
(142) Belgia valitsuse sõnul kinnitab indeksite meetodile tuginev analüüs (vastavalt 2005. aasta majandustulemustele) DCF meetodil leitud ettevõtte väärtust. Indeksite hindamine (mille puhul on indeksid majandusharu keskmisest tagasihoidlikumad) annab ettevõtte väärtuseks umbes 28,7 miljonit eurot, nagu nähtub skeemilt 5.

Skeem 5

IFB ettevõtte väärtus

(Miljonites EUR)

ARVESTUSLIK



Indeksid

— 2005. aastaks kavandatud IFB käive (78,4 miljonit eurot ilma toetusteta), mida on korrutatud tööstusharu keskmise käibeindeksiga (0,4)

— IFB 2005. aastaks kavandatud tegevuse brutoülejääk (4,7 miljonit eurot), mida on korrutatud tööstusharu keskmise tegevuse brutoülejäägi indeksiga (6,0)

— IFB 2005. aastaks kavandatud tegevustulemus (3,1 miljonit eurot), mida on korrutatud tööstusharu keskmise tegevustulemuse indeksiga (0,8,5)

Indeksite näited

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

Allikas: IFB; Analüütikute aruanded

(143) Belgia valitsus leiab, et DCF meetodil leitud väärtuse ja selle aluseks olnud eelduste realistlikkust kinnitavad ka IFB 2003., 2004. ja 2005. aasta tegelikud majandustulemused.

(144) Belgia valitsus leiab, et IFB väärtusele, mis on arvutatud osalusi ja reserve arvestamata, tuleks lisada IFB omandis olevad osalused, mille väärtus on 31. detsembri 2002. aasta bilansis kajastuvate varade kohaselt 1,9 miljonit eurot.

(145) IFB ettevõtte väärtus koos osalustega oli 31. detsembri 2002. aasta seisuga seega 31 miljonit eurot.

(146) Ettevõtte sellisest väärtusest tuleb Belgia valitsuse arvates siiski maha arvata reservi väärtus, mis on hinnanguliselt 34,2 miljonit eurot ([19]) ning 15 miljoni euro suurune finantsvõlg.

(147) Nii oleks tegevuse jätkamise korral SNCB osaluse netoväärtuseks IFB-s – 18,2 miljonit eurot. Seda arvutust kajastab skeem 6.

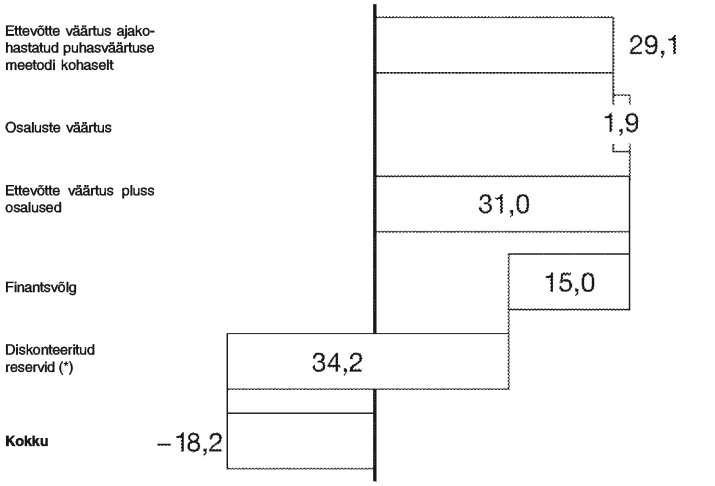
(148) Nagu eespool esitatud hinnangus IFB likvideerimise korral SNCB kanda jäävate kulude kohta, ei ole eelnevate arvutuste puhul arvesse võetud 2000.–2002. aasta tasumata arvetest tulenevat 63 miljoni euro suurust võlga.

([19]) Selline väärtus saadakse 31. detsembri 2002. aasta bilansis ette nähtud 40,8 miljoni euro suuruse reserviga seotud rahavoogude diskonteerimisel.

Skeem 6

Investeerimisvõimaluse hinnang, jaanuar 2003

(Miljonites eurodes)



(*) 2002. aasta bilansis kajastuva kogureservi, mille kulueraldised tehti ajavahemikul 2003–2006, ajakohastatud puhasväärtus

Allikas: IFB

c) ***Kahe stsenaariumi võrdlus ja kokkuvõte***

(149) Belgia valituse analüüsi kohaselt on nende kahe stsenaariumi tulemused järgmised:

— SNCB puhaskuluks IFB pankroti ja likvideerimise korral oleks olnud 161,8 miljoni (korrigeeritud hinnangu kohaselt 70,6 miljoni) euro suurune puhaskahjum;

— otsus investeerida 15 miljonit eurot selleks, et võimaldada IFB-l oma tegevust jätkata, vähendas märkimisväärselt SNCB väärtuse, mis oli tol ajal vaid 18,2 miljonit eurot, vähenemist, mis tähendab võrreldes pankroti ja likvideerimise stsenaariumiga 143,6 miljoni euro (korrigeeritud hinnangu kohaselt 52,4 miljoni) suurust säästu.

(150) Seetõttu leiab Belgia valitsus, et SNCB käitus kõnealuste abimeetmete võtmisel nii, nagu oleks teinud turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor.

3.2.4. *Konkurentsi ei ole kahjustatud*

(151) Viimaks leiab Belgia Prantsusmaa tütarettevõtjates osalustest loobumise rahastamiseks võetud abimeetmete kohta, et abi, mille suurus piirdus rangelt tegevuse lõpetamisega seotud tegelikult kantud kuludega, ei saa pidada konkurentsi kahjustavaks. Niisiis ei kuulu see osa abist artikli 87 lõike 1 kohaldamisalasse ka sel põhjusel.

3.3. **Päästmisabi kokkusobivus suunistega**

3.3.1. *IFB ei ole äsja asutatud ettevõte*

(152) Belgia leiab, et kuna IFB asutati 1923. aastal, kes võttis 1998. aastal omandamise kaudu toimunud ühinemise teel üle ühe äriühingu ning ühe tegevusharu (vt käesoleva otsuse 2. osa kirjeldus), on vaieldamatu, et IFB-l on õigussubjektsus enam kui 80 aastat ning teda ei saa seega pidada „äsja asutatud ettevõtteks”.

3.3.2. *Päästmisabi on kooskõlas 1999. aasta suunistega*

(153) Belgia valitsuse väitel ei välista asjaolu, et päästmisabi anti kauem kui 12 kuud, selle kokkusobivust ühisturuga 1999. aasta suuniste alusel. Belgia leiab, et SNCB jätkas päästmisabi andmist üksnes selleks, et see hõlmaks käesoleva asja suhtes komisjonile lõpliku otsuse tegemiseks vajalikku aega.

(154) Kuna 1999. aasta suuniste punktis 24 sätestatakse, et päästmisabi andmise luba kehtib seni, kuni komisjon teeb otsuse ümberkorralduskava suhtes, siis paluvad Belgia ametiasutused komisjonil päästmisabi andmise jätkamise kestuse puhul mitte arvestada nende meetmete heakskiitmise menetlusele kulunud aega ning kiita päästmisabi andmine 1999. aasta suuniste punkti 24 alusel heaks.

(155) Belgia ametiasutused leiavad, et komisjoni uurimise ajaks kapitali suurendamise edasilükkamine eeldas tingimata maksetähtaja ajutist pikendamist IFB päästmisabi raames, kuna ainus alternatiiv oleks olnud pankroti väljakuulutamine. Viimaks märgivad Belgia ametivõimud, et komisjon ei teinud uurimismenetluse käigus päästmisabi andmise ajutise jätkamise kohta ühtegi märkust.

3.3.3. *Ümberkorraldusabi on kooskõlas 1999. aasta suunistega*

3.3.3.1. 1999. aasta suuniste kohaldatavus

(156) Belgia leiab, et SNCB võetud kohustust suurendada IFB kapitali tuleb hinnata 1999. aasta ja mitte 2004. aasta suuniste valguses.

(157) Selle seisukoha õigustamiseks väidab Belgia, et täidetud on komisjoni poolt menetluse algatamise otsuse punktis 240 nimetatud kaks 1999. aasta suuniste kohaldatavuse tingimust. Meenutuseks, et menetluse algatamise otsuse punktis 240 tõlgendas komisjon käesoleva asjaga seoses 2004. aasta suuniste punkte 102–104 selliselt, et „kui SNCB otsustab IFB-le uusi soodustusi mitte teha ning kui tõendatakse, et SNCB võttis nõuete kapitaliks ümberarvestamise kohustuse enne 2004. aasta suuniste avaldamist, peaks komisjon lõppotsuses hindama SNCB poolt IFB-le antud abi 1999. aasta suuniste alusel".

(158) Esimese tingimuse kohta märgib Belgia, et vastuses menetluse algatamise kirjale võttis ta tagasi 28. jaanuari 2005. aasta teate kapitali täiendava suurendamise kohta ning seega on esimene tingimus täidetud.

(159) Teise tingimuse kohta leiab Belgia, et praegu kavandatav IFB kapitali suurendamine viiakse vaieldamatult läbi 7. aprilli 2003. aasta raamlepingus sisalduva komisjoni heakskiidust sõltuva edasilükkava tingimuse alusel sõlmitud pooltevahelise kokkuleppe kohaselt.

(160) Selle punkti rõhutamiseks pööravad Belgia ametiasutused komisjoni tähelepanu

— 7. aprilli 2003. aasta raamlepingu preambuli punktile 4, kus kinnitatakse, et SNCB haldusnõukogu on IFB kapitali suurendamise juba heaks kiitnud;

— sama lepingu artiklile 4, milles kinnitatakse poolte vastastikkust kavatsust suurendada IFB kapitali;

(161) Teise punkti kohta tuletavad Belgia ametivõimud meelde, et Belgia õiguse (raamlepingu suhtes kohaldatav õigus) kohaselt loetakse leping sõlmituks lepingupoolte tahteavalduste tegemisega ning antud juhul kinnitab raamlepingu artikkel 4 sõnaselgelt ja ilma igasuguse mitmetimõistetavuseta SNCB ja IFB ühist tahet suurendada IFB kapitali IFB-l SNCB ees olevate võlgade kapitaliks ümberarvestamise teel tagasiulatuvalt 7. aprillist 2003.

(162) Belgia ametiasutused tuletavad meelde, et Belgia õiguse kohaselt on edasilükkava tingimusega võetud kohustused täielikult siduvad ning edasilükkava tingimuse tekkimisel on lepingule tagasiulatuv mõju ning leping jõustub allkirjastamise päevast.

3.3.3.2. Meetmed, mis leevendavad nii palju kui võimalik konkurentsi kahjustamist

(163) Belgia ametivõimud väidavad üldiselt, et käesoleval juhul on IFB turuosad igal asjaomasel turul tublisti väiksemad kui 10 %. Seepärast leiavad nad, et riigiabi andmisest lähtuv konkurentsi kahjustav mõju ei saa käesoleval juhul olla märkimisväärne. Eelkõige tuletavad nad meelde, et 1999. aasta suuniste punktis 36 sätestatakse, et „kui äriühingu osa asjassepuutuvast turust (turgudest) on väike, loetakse põhjendamatu konkurentsimoonutus olematuks" ([20]) ning asutamislepingu artikli 81 lõike 1 kohaldamise küsimuses on komisjon pidanud väiksema kui 10 % turuosaga ettevõtjate vahel sõlmitud lepingute konkurentsi kahjustavat mõju väheoluliseks ([21]).

(164) Konkreetsemalt IFB Logistics'i ja IFB Terminals'i kohta märgivad Belgia ametiasutused järgmist:

(165) *Leevendavad meetmed lasti ümberkäitlusturul*. Belgia valitsus märgib, et Antwerpeni piirkonna terminalide turul on IFB turuosa väiksem kui 7 % ning et aastatel 2002–2005 on selle piirkonna terminalide turg kasvanud keskmiselt 10,7 % võrra aastas, samas kui IFB poolt veetavad kogused on suurenenud keskmiselt vaid 4,1 % aastas.

(166) Belgia valitsus lisab, et nagu on kirjeldatud menetluse algatamise kirja 2. osas (punktid 25–29), vähendas IFB ümberkorralduskava elluviimisega märkimisväärselt oma ümberkäitlemismahtusid. Arvestades asjaolu, et kõik müüdud varad, peale DPD terminali, on käesoleval ajal kasutuses, leiavad Belgia ametiasutused, et loovutamisi tuleb vaadelda tegelike ja sisuliste kompenseerivate meetmetena. Belgia ametiasutuste sõnul tõi osalusest loobumine kokku kaasa IFB tootmismahu vähenemise 1,5 miljonilt TEU-lt 2002. aastal 1,1 miljonile TEU-le 2005. aasta lõpus, s.o vähenemise 27 %.

([20]) Vt 1999. aasta suuniste punkt 36.
([21]) Vt eelkõige asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise suunised ELT C 101, 27.4.2004, lk 97, eriti punkt 24.

(167) Belgia ametiasutused lisavad, et IFB ümberkorralduskava elluviimisega ei kaasne hinnaga seotud meetmeid, mille eesmärgiks või tagajärjeks oleks IFB turuosa suurenemine. Nad märgivad, et IFB tõstis oma hindu keskmiselt 4,2 % ([22]), samas kui aasta kesmine tööstusinflatsiooni määr oli 1,9 %.

(168) *Leevendavad meetmed logistikaturul*. Menetluse algatamise kirjas (lõiked 258–260) leitakse, et „kavandatavad" meetmed ei hõlmanud logistikaturgu ning et IFB oleks saanud sel turul oma tootmismahtu suurendada. Belgia ametiasutused toovad välja viis argumenti, et tõendada piisavate leevendavate meetmete võtmist logistikaturul.

(169) Esiteks olevat IFB võtnud meetmed, mis tõi kaasa tema veomahtude vähenemise logistikaturul. IFB omandis või tema poolt pikaajalisele rendile võetud vagunite koguarv vähenes 2002. aasta ([23]) 744 ühikult 377 ühikuni 2006. aasta alguses ([24]). Tegemist on seega 49 % vähenemisega.

(170) IFB logistikamahtud vähenesid ka seoses asjaoluga, et IFB osalus äriühingus CNC (praegu Naviland Cargo) vähenes 2002. aasta 10 %-lt praegusele 2 %-le.

(171) Teiseks leiavad Belgia ametiasutused, et IFB turuosa logistikaturul on kindlasti väiksem kui 5 %, kui piirata see turg geograafiliselt Belgia territooriumiga. Seega tuleks suuniste punkti 36 kohaselt küsida, kas kõnealuse riigiabi andmisest lähtuvat konkurentsi kahjustavat mõju saab vaadelda märkimisväärsena. Belgia ametiasutuste sõnul ei saa kuidagi väita, et IFB-l oleks võimalik logistikaturul märkimisväärset konkurentsi mõjutada. Samal põhjusel on Belgia valitsuse hinnangul raske pidada märkimisväärseteks IFB-le antud abist tekkivat konkurentsi kahjustamist, mistõttu tundub, et IFB konkurentidele tekkivate ebasoodsate tagajärgede leevendamiseks on vaja võtta vaid väga piiratud meetmeid.

(172) Kolmandaks teevad Belgia ametiasutused ettepaneku vaadelda IFB logistikategevuse arengut lähemalt, et korrigeerida oluliselt komisjoni väidet, nagu oleks IFB kõnealusel perioodil „saanud oluliselt suurendada oma mahtu turul". Belgia ametiasutuste sõnul tuleks võtta arvesse järgmisi asjaolusid:

— Kombineeritud vedude (ühendveod) osas on IFB veomahud aastatel 2002–2005 suurenenud 9,9 % võrra aastas, mis on vähem kui samal ajavahemikul Antwerpen-Rotterdam-Amsterdami (ARA) piirkonnas täheldatud keskmine 12 % aastane kasv;

— tavavedude sektoris on IFB teisejärgulise tähtsusega turuosaline, isegi kui eeldada, et turg piirneb Belgiaga. Nii mahu kui väärtuse osas jääb IFB turuosa alla 1 %.

(173) Lisaks tuleneb IFB logistikategevuse käibe suurenemine Belgia valitsuse arvates osaliselt allsegmendi „bulk" (puisteveosed) kasvust. 2003. aastal ulatus IFB puistevedude käive vaid 3,3 miljoni euroni. 2004. aastal sõlmis IFB aga kaks suuremahulist puisteveolepingut. Esiteks leping kivisöe vedamiseks […], millest tulenev käive oli 2004. aastal […] ja 2005. aastal […]. Teiseks täitematerjalide puisteveoleping, millega seoses suurenes käive 2004. aastal […] ja 2005. aastal […]. IFB sai nende kahe lepingu pealt kasumit, mis kinnitab hästi IFB poolse konkurentsivastase käitumise puudumist.

([22]) Keskmine hinnatõus on saadud erinevate terminalide käivet arvestades.
([23]) IFB-le kuulus 386 vagunit ning pikaajalisele rendile oli võetud 376 vagunit.
([24]) 2006. aasta alguses kuulus IFB-le 204 vagunit ning lisaks oli pikaajalisele rendile võetud 173 vagunit.

(174) Neljandaks leiab Belgia valitsus, et olulise leevendava meetmena tuleb ka käsitleda IFB poolt logistikaturul oma terminalide avamist konkurentidele.

(175) Viiendaks leiab Belgia valitsus, et konkurentsi kahjustamise juba isegi väga piiratud ulatust, mille allikaks võib pidada IFB suhtes võetud ümberkorraldusmeetmeid, vähendavad veelgi järgmised tegurid:

— raudteekaubavedude turu avamine Belgias. Vastavalt kehtivatele ühenduse eeskirjadele avasid Belgia ametiasutused selle turu konkurentsile (alates 2003. aasta märtsist rahvusvaheliste vedude jaoks, millele järgnes turu täielik avamine alates 1. jaanuarist 2007) ([25]). Nagu näitab äriühingu DLC ja hiljuti ka äriühingu Fret SNCF tegevus, ei ole turu avamine jäänud tulemusteta. Otsuses N 386/04 (Fret SNCF) leidis komisjon, et selline avamine on konkurentide jaoks kompenseeriv meede;

— mitmed teised SNCB/IFB konkurendid (nende hulgas Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex ja ACTS) kas juba on saanud või saavad igati tõenäoliselt kasutusload;

— SNCB (B-Cargo) osutab juba praegu veduriteenuseid IFB konkurentidele, olgu siis tegemist kombineeritud veoteenuse (ühendvedude) osutajatega nagu HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Cargo ja ICF või veoste edasitoimetamise teenuste osutajatega nagu Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret ja East Rail Expedition;

— nagu komisjon juhtumis N 386/2004 (Fret SNCF) märkis, ei ole raudtee- ja maanteeveo puhul tingimused samad ja seda raudtee kahjuks.

(176) Belgia valitsuse sõnul on turu avamine toonud kaasa mahtude olulise suurenemise logistikaturul, mida näitab IFB konkurentide tegevus aastatel 2003–2005. Belgia valitsuse sõnul keskendub konkurents ühendvedude segmendile, kus viis IFB konkurenti on selle aja jooksul avanud kokku 12 uut ühendusliini.

3.3.3.3. Kapitali minimaalsel määral suurendamine

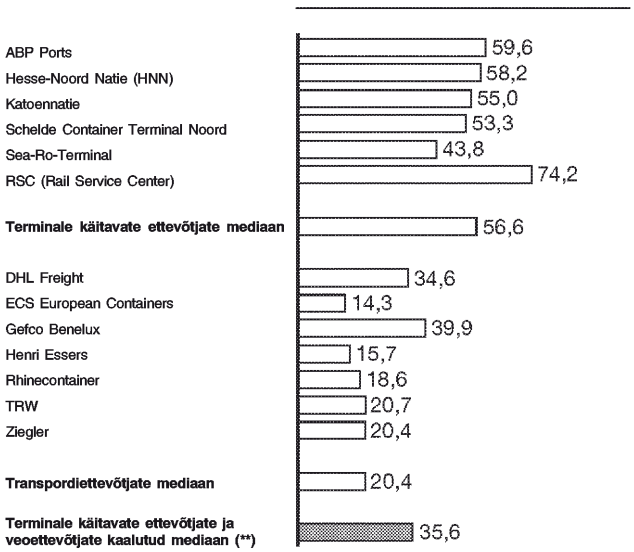
(177) Belgia valitsuse sõnul analüüsisid SNCB ja IFB põhjalikult IFB kapitalivajadusi 31. detsembri 2005. aasta majandustulemuste ja 2006. aastaks tehtud prognooside põhjal. Eesmärgiks oli võimaldada IFB-l jätkata oma tegevust lastikäitlus- ja logistikaturgudel sellise maksejõulisuse määraga, mis on võrreldav neil turgudel tegutsevate konkurentide omaga.

(178) Lisaks enne menetluse algatamise otsust edastatud teabele (vt punktid 265–269) kogusid SNCB ja IFB täiendavaid andmeid nii terminalide käitamisega tegelevate IFB konkurentide, kui IFBga konkureerivate veoettevõtjate maksejõulisuse määrade kohta. Kõnealuste äriühingute maksejõulisuse määrad (see tähendab omakapitali ja bilansimahu suhe) on esitatud skeemis 16.

([25]) Direktiiviga 91/440/EMÜ ette nähtud turgude täielik avamine viidi ellu 13. detsembri 2005. aasta dekreediga.

Skeem 16

Maksejõulisuse määr – ettevõtjate kaupa, 2004 (*)



(*) ABP, HNN ja Sea-Ro terminali osas on kasutatud 2003. aasta andmeid, kuna nende 2004. aasta majandusaasta aruanded ei olnud veel avalikustatu.
(**) Tasakaalustatud lähtudes IFB vara jagunemisest (42 % terminalide käitamine, 58 % transport).

Allikad: Belfirst, Amadeus, IFB

(179) Skeemist 16 nähtub, et terminalide käitamisega tegelevate ettevõtjate maksejõulisuse määrade mediaan on 56,6 %, samas kui veoettevõtjate puhul on see mediaan 20,4 %. Kuna IFB tegutseb neis mõlemas sektoris, peaks IFB maksejõulisuse määraks eeltoodud võrdlusandmete kohaselt olema vähemalt 35,6 %. Selline protsendimäär on arvutatud ettevõtluses kasutatava IFB põhivara kaalutud keskmise saamiseks järgmiselt:

— 42 % ettevõtluses kasutatavast IFB põhivarast (raamatupidamislikus netoväärtuses, see tähendab pärast amortisatsiooni ja väärtuse vähendamiste mahaarvamist) on seotud terminalide tegevusega;

— 58 % ettevõtluses kasutatavast IFB põhivarast on seotud veotegevusega (logistikaga).

(180) Belgia ametiasutused märgivad, et IFB jaoks soovitud maksejõulisuse määr on vastavuses IFBga sarnaselt nii terminalide käitamise kui logistikaga üheaegselt tegelevate äriühingute, nagu Gosselin (38,9 %) ja Hupac (34,9 %), tegelike makseõulisuse määradega.

(181) Lähtudes IFB jaoks soovitud 35,6 % maksejõulisuse määrast ning 128,1 miljoni euro suurusest koguvõlast (30. juuni 2006. aasta hinnang), pidi Belgia ametiasutuste arvutuste kohaselt IFB kapitali suurendamine hõlmama vähemalt 95,3 miljoni euro suuruse võla ümberarvestamist kapitaliks.

3.3.3.4. IFB panus

(182) Belgia ametiasutuste rahastas SNCB ettevõtte IFB ümberkorraldamist kokku 95,3 miljoni euro ehk siis kavandatud kapitali suurendamise ulatuses. Sellest summast tuleks maha arvata summad, mis suunati kontserni Prantsusmaa osasse ehk 39,1 miljonit eurot. Jääk – 56,2 miljonit eurot, peegeldab niisiis SNCB finantseeringut väljaspool Prantsusmaad toimunud tegevuse ümberkorraldamiseks.

(183) Seejärel täpsustavad Belgia ametiasutused, et väljaspool Prantsusmaad toimunud IFB tegevuse finantseerimisvajadus ümberkorraldusperioodil (1. jaanuar 2003 – 30. juuni 2006) oli 106,3 miljonit eurot. SNCB kattis sellest vajadusest 56,2 miljonit eurot ning 50,1miljonit eurot kaeti IFB omavahenditest. Belgias toimunud tegevuse ümberkorraldamise kogukulust moodustas IFB omafinantseering seega 47,1 %.

(184) Rahastamise üksikasju kajastab alljärgnev tabel:

Finantseerimisvajadus ja -allikad

(eeldusel, et 63 miljoni euro suuruse võlanõude ümberarvestamine on käsitletav ümberkorraldamise „kuluna")

(Tuhandetes EUR)

		Ümberkorraldatud tegevus	Osalustest loobumine Prantsusmaal	Kokku
Periood: 1.1.2003–30.6.2006				
A	**FINANTSEERIMISVAJADUS**			
A.1	Ümberkorraldamise kulud			
A.1.1	Tegevuse brutokahjum (raha äravool) tootlikkuse kasvu mõjusid arvestamata	– 27 916		– 27 916
	(võrdub 2002. aasta tegevuse brutokahjumiga, 2006. aastal proportsionaalselt 6 kuu kohta)			
A.1.2	Erakorralised kulud	– 32		– 32
A.2.	Kapitalivajadus ümberkorraldamise ajal			
A.2.1	Käibevahendite vajaduse muutus (suurenemine)	– 7 685	– 8 000	– 16 559
A.2.2	Asendusinvesteeringud mitterahalisse põhivarasse	– 6 611		– 8 611
A.2.3	Investeeringud finantspõhivarasse (osalused)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3	Võlgade ja intresside tagasimaksed			
A.3.1	Teistele (finants) võlausaldajatele peale SNCB			
A.3.1.1	Intressid	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2	Finantsvõla tagasimaksed	– 16 559		– 16 559
A.3.2	Võlad SNCB ees			
A.3.2.1	Enne 2003. aastat tekkinud võla tagasimaksed	– 33 200	– 29 900	– 53 000
A.3.2.2	Enne 2003. aastat tekkinud võlalt kogunenud intressid seisuga 30.6.2005	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3	Krediidiintressid seisuga 30.6.2005	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4	2005. aasta teise poolaasta ja 2006. aasta esimese poolaasta intressid	– 3 100	– 2 100	– 6 200
A.4	Maksud (1999. maksustamisaasta korrektsioon)	– 77		– 77
	Vajadus kokku (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(Tuhandetes EUR)

		Ümberkorraldatud tegevus	Osalustest loobumine Prantsusmaal	Kokku
B	**FINANTSEERIMISALLIKAD**			
B.1.	SNCB finantseering			
B.1.1	Krediit (mis arvestati hiljem ümber kapitaliks)	13 300	1 700	15 000
B.1.2	Kapitali suurendamine (lisaks krediidi ümberarvestamisele)	42 920	37 380	90 300
	SNCB finantseering kokku (B.1)	***56 220***	***39 080***	***95 300***
B.2	IFB omafinantseering			
B.2.1	Tootlikkuse kasv			
B.2.1.1	Real A.1.1 kajastatud tegevuse brutokahjumi osaline või täielik kadumine	26 167		26 187
B.2.1.2	2004., 2005. ja 2006. aasta tegevuse netojääk	10 429		10 429
B.2.2	Finantstulud	1 368		1 368
B.2.3	Käibevahendite vajaduse muutus (vähenemine)	2 687		2 687
B.2.4	Mitterahalise põhivara müük (peamiselt OCHZ terminal 2004. aastal)	4 771		4 771
B.2.5	Finantspõhivara müük (osalused)	1 267	8 020	9 287
B.2.6	Krediidiasutustest saadav laen	3 300		3 300
B.2.7	Erakorralised tulud	1 105		1 105
	IFB omafinantseering kokku (B.2)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Allikad kokku (B.1 + B.2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	SNCB finantseering protsentides	52,9 %		
	IFB finantseering protsentides	47,1 %		
		OMAFINANTSEERING	ERAINVESTOR	

(185) Selle tabeli kohta esitab Belgia järgmised täpsustused.

(186) Finantseerimisvajadus seondub järgmiste kategooriatega:

— ümberkorraldamise otsekulud (punkt A.1): need kulud hõlmavad peamiselt kumuleerunud tegevuskahjumit („raha äravool"), v.a tootlikkuse kasv. Kui jätta arvestamata tootlikkuse kasv, mille IFB ümberkorralduskava elluviimise käigus saavutas, siis jääks 2003., 2004. ja 2005. aasta tegevuskahjum samaks, mis 2002. aastal, see tähendab 8 miljonit eurot aastas, nagu nähtub alltoodud tabelist. 2006. aasta finantseerimisvajadus moodustas poole sellest summast, kuna eeldati kapitali suurendamist 30. juunil 2006. Kogu ümberkorraldusperioodi tegevuskahjum, mille IFB oleks tootlikkuse kasvu puudumise korral kandnud, on 27,9 miljonit eurot;

(tuhandetes EUR)

	2002	2003	2004	2005 Prognoos	2006 Eelarve (kuni 30.6)	Periood 2003 kuni 30.6.2006 Kokku
Tegevustulemus	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ Põhivara amortisatsioon ja väärtuse vähendamised	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ Käibevara väärtuse vähendamised	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Reserv	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Tegevustulemus, bruto	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Tegevuskahjum, bruto („raha äravool") tootlikkuse kasvu mõjusid arvestamata		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— kapitalivajadus ümberkorraldamise käigus (käibekapitali ja investeeringute vajaduse muutumine ümberkorralduse käigus, punkt A.2): need kulud kujutavad endast ümberkorraldusperioodi jooksul vajalikke investeeringuid. Käibekapitali suurendamine oli vajalik selleks, et rahastada käimasolevaid töid, katta nõuete ja äriliste võlgade vahe ning säilitada vajalik likviidsus. Asendusinvesteeringud materiaalsesse põhivarasse olid vajalikud selleks, et ümberkorraldusperioodi jooksul oleks võimalik jätkata IFB tegevust. Nende eesmärk ei olnud IFB tootmismahu laiendamine, vaid pigem oli tegemist asendusinvesteeringutega, mis käsitlesid varasid, mille eluiga lõppes ja mis olid täielikult amortiseerunud ning muude investeeringutega, nagu autod, arvutid, hoonete pisiremont jne. 2004. aastal tehtud 0,6 miljoni euro suurune investeering finantspõhivarasse oli seotud tütarettevõtte IFB Maritime Germany ümberkorraldamisega: IFB Maritime Germany ühendati Haeger & Schmidt Internationaliga ning Haeger & Schmidt Internationali osalus RKEs anti üle IFB-le;

— võlgade ja intresside tasumine (punkt A.3): lisaks krediidiasutustele makstud intressidele ja finantsvõlgade tagasimaksetele kajastab käesolev kategooria ka SNCB-le võlgnetavate summade tagasimakseid ja intresse. 33,2 miljoni euro suurune võlg on osa 63 miljoni euro suurusest võlast, mis ei ole seotud Prantsusmaa tütarettevõtetega. 2006. aastal makstavate 1,4 miljoni euro suuruste intresside näol on tegemist intressidega, mida ei kasutatud kapitali suurendamiseks (selleks et kapitali suurendamine piirduks miinimumiga). Muud intressid (kokku 9,7 miljonit eurot) on kapitali suurendamise eesmärgil kapitaliks ümber arvestatud. Kõik intressid on sellistelt võlgadelt, mis ei ole seotud IFB tegevusega Prantsusmaal;

— maksud (punkt A.4): 2004. aastal makstud maksud on 1999. eelarveaasta korrektsioon.

(187) Belgia väitel rahuldasid finantseerimisvajaduse osaliselt IFB ja osaliselt SNCB. IFB omafinantseeringu (punkt B.2) kohta esitab Belgia järgmised täiendavad märkused:

— ümberkorraldusperioodi jooksul kasvas oluliselt IFB tootlikkus (vt punkt B.2.1). See parandas tegevuse brutotulemust nii, et 2002. aasta kahjum kadus 2003. aastal osaliselt ja 2004., 2005. ja 2006. aastal täielikult. Lisaks tekkis 2004. ja 2005. aastal ülejääk, mis peaks tekkima ka 2006. aastal. Need tulemused kinnitavad ümberkorralduskava väljatöötamisel IFB-le teadaolevate andmete põhjal tehtud prognoose (vt käesoleva otsuse punktide 74 ja 75);

— mitmesugused finantstulud (punkt B.2.2): 1,4 miljonit eurot. Need finantstulud tulevad intressidest, mis kogunesid IFB pangakontole. Need tulud olid ümberkorralduskava koostamise ajal prognoositavad, kuna tegemist on EURIBORi intressidega summade eest, mida IFB võis oma kontodel ümberkorralduskava laekumisprognoose arvestades põhjendatult oodata;

— erakorralised tulud (punkt B.2.8): 1,1 miljonit eurot. Need erakorralised tulud tulevad lisandväärtusest, mille IFB sai 263 EAOS vaguni müügist […]. 2003. aastal ümberkorralduskava ettevalmistamisel oli see lisandväärtus prognoositav, kuna EAOS vagunite turul oli suur nõudlus seoses seda tüüpi vagunite suurenenud nõudlusega Ida-Euroopas;

— 2004. ja 2005. aastal vabastas IFB umbes 2,7 miljonit eurot vähendades käibekapitali vajadust (punkt B.2.3.);

— IFB finantseeris ümberkorraldamise kulusid varade müügist (punktid B.2.4 ja B.2.5). Kui mitte arvestada mitmesuguse vara müüki üsna väikeses mahus, siis koosneb see osa finantseeringust peamiselt OCHZ terminalis kasutatud vara müügist 2004. aastal. Nende OCHZ kasutatud varade kaasomaniku õigused (50 %) loovutati […] (vt 2004. aasta punkt B.2.4) ning IFB sai täiendavalt 0,9 miljonit eurot OCHZ käibekapitalist;

— 2003. aastal sai IFB 2 miljoni euro suuruse pangalaenu ING Bankilt (vt punkt B.2.6). 2006. aastal finantseeris IFB konteinervirnastite ostu 1,3 miljoni euro suuruse välilaenuga.

(188) Belgia leiab, et IFB on andnud oma panuse ümberkorralduskava oma vahenditest finantseerimisse, nagu 1999. aasta suunised seda nõuavad.

4. HINNANG

4.1. Hinnang päästmis- ja ümberkorraldusabi iseloomule

(189) Asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.

4.1.1. *Riigi poolt või riigi ressurssidest antav abi*

(190) Esmalt tõusetub küsimus, kas SNCB poolt IFB-le antud finantsabi on antud „riigi poolt või riigi ressurssidest”. Stardust Marine kohtuasjas tehtud Euroopa Ühenduste Kohtu otsuse ([26]) kohaselt on see tingimus täidetud siis, kui tegemist on riigi ressurssidega ning kui nende vahendite andmine on seostatav riigiga, see tähendab Belgiaga.

4.1.1.1. Riigi ressursid

(191) Komisjon leiab, et SNCB on riigi osalusega äriühing direktiivi 80/723/EMÜ artikli 2 mõistes: Belgia riigile kuulub 100 % SNCB kapitalist ning haldusnõukogu liikmed ning tegevjuhi nimetab ametisse Belgia kuningas ministrite nõukogus arutatud otsusega. Samuti on täidetud nimetatud direktiivi artikli 2 lõike 2 punktides a ja c sätestatud kriteeriumid.

(192) Selles kontekstis „tuleb meenutada, et juba Euroopa Kohtu varasemast praktikast tuleneb, et EÜ artikli 87 lõige 1 hõlmab kõiki rahalisi vahendeid, mida avaliku võimu organid ettevõtjate toetamiseks tõhusalt kasutada võivad […]. Sellest järeldub, et kaasa arvatud juhul, kui kõnealusele meetmele vastavad summad ei olnud alaliselt riigikassale omistatavad, piisab asjaolust, et need olid pidevalt avaliku kontrolli all ja seega pädevatele riigiasutustele kättesaadavad, et need kvalifitseerida riigi ressurssideks” ([27]).

(193) Seetõttu leidis komisjon menetluse algatamise kirjas (punktid 136–139), et IFB-le antud summasid tuleb käsitleda riigi ressurssidena.

([26]) Jooealuses märkuses 12 märgitud Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas Prantsusmaa *vs.* komisjon, punkt 37.

([27]) Joonealuses märkuses 12 märgitud Euroopa Kohtu 16. mai 2002 otsus kohtuasjas Prantsusmaa *vs.* komisjon, punkt 37.

(194) Belgia vaidlustab asjaolu, et kõik SNCB ressursid kujutavad endast riigi ressursse. Komisjon vastab kolmele Belgia esitatud argumendile järgmiselt:

(195) Avalike ülesannete täitmiseks ning äritegevuse tarbeks mõeldud SNCB ressursside taoline eristamine ei ole Stardust Marine kohtuasjas tehtud otsuse valguses asjakohane. Nimetatud kohtuotsuses käsitleti avalik-õigusliku panga ressursse, mis näitab hästi, et avalik-õigusliku ettevõtte äritegevuse tarbeks mõeldud ressursid võivad endast samuti kujutada riigi ressursse.

(196) Samuti ei saa nõustuda väitega, et SNCB vara ei ole Belgia riigi käsutuses, vaid on mõeldud SNCB äriliste eesmärkide täitmiseks. Asjaolu, et Belgiale kuulub 100 % SNCB kapitalist, et SNCB on püsivalt riigi kontrolli all ning et riik võib igal ajal otsustada SNCB erastada, näitab, et SNCB vara on Belgia riigi käsutuses. Lisaks märgib komisjon, et Belgia riik nimetab järelevalvenõukogu liikmed ning tegevjuhi, mis tagab talle ettevõtte üle teatava kontrolli.

(197) Väide, et SNCB poolt IFB-le antud abi ei tekita kahju Belgia riigi varale, on ekslik: kuivõrd Belgia on SNCB omanik, siis vähendab iga halb ja SNCB väärtust vähendav investeering ka Belgia riigi vara.

(198) Komisjon leiab niisiis, et vaadeldavat abi rahastatakse riigi vahenditest.

4.1.1.2. Riigiga seostatavus

(199) Seoses vajadusega seostada abi andmine konkreetse riigiga, on Stardust Marine kohtuasjas tehtud otsuses märgitud, et „ainuüksi asjaolust, et riigi osalusega äriühing on riigi kontrolli all ei piisa selleks, et seostada riigiga selliseid tema poolt võetavaid meetmeid, nagu kõnealused finantsabimeetmed. Lisaks on vaja hinnata, kas riigiasutusi saab käsitleda ühel või teisel viisil nende meetmete vastuvõtmisega seotuna" ([28]).

(200) Seega tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et riigiga seostatavuse kriteeriumi peab komisjon hindama igal üksikjuhtumi puhul eraldi. Üldiselt on Euroopa Kohus tõdenud, et „eelkõige riigi ja riigi osalusega äriühingu vaheliste eriliste suhete tõttu on kolmandal isikul on väga keeruline konkreetsel juhul tõendada, et sellise äriühingu poolt abi andmine on tegelikult otsustatud avaliku võimu juhtnööridest lähtudes". Sama kohtuotsuse kohaselt „… tuleb tõdeda, et riigi osalusega äriühingu poolt antud abi riigiga seostatavuse saab tuletada mitmetest selle abi andmise konkreetsetest asjaoludest ja taustast nähtuvatest ilmingutest" ([29]).

(201) Seejärel selgitab Euroopa Kohus, milliseid kriteeriume on võimalik seostatavuse tõendamiseks kasutada:

„Riigi osalusega äriühingu poolt antud abi riigiga seostatavuse saab tuletada mitmetest selle abi andmise konkreetsetest asjaoludest ja taustast nähtuvatest ilmingutest. Selles küsimuses on Euroopa Kohus varem arvestanud seda, et kõnealune organ ei saa avaliku võimu nõudmisi arvestamata vaidlusalust ostust teha (vt. eriti eelviidatud kohtuasjas Vab der Kooy vs. komisjon tehtud otsuse punkti 37) või et lisaks riiki ja riigi osalusega äriühinguid siduvatele orgaanilistele elementidele, ei peavad viimased, kelle kaudu abi anti, arvestama comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) poolt antud juhiseid (eelviidatud 21. märtsi 1991. aasta otsused kohtuasjas C-303/88: Itaalia vs komisjon (punktid 11 ja 12) ning kohtuasjas C-305/88: Itaalia vs. komisjon punktid 13 ja 14).

Vajadusel on riigi osalusega äriühingu poolt võetud abimeetme riigiga seostatavust võimalik järeldada ka muude näitajate pinnalt nagu näiteks nende lõimitus avaliku halduse struktuuridesse, nende tegevuse olemus ja tegevus turul tavalistes eraettevõtjatega konkurentsi tingimustes, ettevõtte õiguslik staatus, kas see kuulub avaliku õiguse või tavaõiguse ühinguõiguse pädevusse, riigiasutuste kontrolli intensiivsus ettevõtte juhtimises või mistahes muud näitajad, mis osutavad konkreetsel juhul riigiasutuste asjassesegatusele või asjassesegatuse puudumise ebatõenäosusele meetme kohaldamises, arvestades selle ulatust, selle sisu või selles sisalduvaid tingimus" ([30]).

(202) Menetluse algatamise kirjas (punktid 140–150) käsitles komisjon abi riigiga seostatavuse suhtes eraldi 7. aprilli 2003. aasta raamlepingu sõlmimisele eelnenud ja nimetatud lepingu sõlmimisele järgnenud aega. Belgia märkuste kohaselt oleks kohasem eristada kolme perioodi:

([28]) Joonealuses märkuses 12 märgitud Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas Prantsusmaa *vs.* komisjon, punktid 52 ja 55.

([29]) Joonealuses märkuses 12 märgitud Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas Prantsusmaa *vs.* komisjon, punktid 53 ja 54.

([30]) Joonealuses märkuses 12 märgitud Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas Prantsusmaa *vs.* komisjon, punktid 55–57.

— aega kuni 19. juulini 2002 (päev, mil SNCB haldusnõukogu otsustas heaks kiita rahalise ettemakse ja nõustuda sellega, et IFB kapitali suurendamine on „võimalik");

— ajavahemikku 19. juulist 2002 kuni 20. detsembrini 2002 (päev, mil SNCB haldusnõukogu otsustas IFB kapitali suurendamise põhimõtteliselt heaks kiita ning lubas juhatusel asuda 7. aprilli 2003. aasta raamlepingu läbirääkimistesse);

— aega pärast 20. detsembrit 2002.

Haldusnõukogu 19. juuli 2002. aasta otsusele eelnenud aeg

(203) Haldusnõukogu otsusele eelnenud aja puhul on küsimus selles, kas saab seostada Belgia riigiga SNCB juhtkonna (juhatuse) leebust seoses IFB poolt alates 2000. aastast kasutatud veoteenuste eest tasumata jätmisega. Menetluse algatamise kirjas (punktides 141 ja 142) väljendas komisjon kahtlust selles, et otsus aktsepteerida 2000. aasta lõpust kuni 2003. aasta alguseni toimunud süstemaatilist arvete tasumata jätmist tehti ilma Belgia ametiasutuste sekkumiseta.

(204) Belgia valitsuse vastuse kohaselt teavitati SNCB haldusnõukogu sellisest olukorrast alles 19. juulil 2002 ning et samal ajal teavitati sellest ka valitsuse asjurit. Kolmandad isikud ei ole komisjonile märkusi esitanud.

(205) Komisjon on leidnud esindajatekojas ja senatis 6. märtsil 2002, 24. jaanuaril 2002 ja 28. veebruaril 2002 toimunud istungite kokkuvõtetest IFBd käsitlevaid märkusi seoses esindajatekoja ja senati liikmete laiema aruteluga raudteeturu avamise ja ABXi küsimuse üle. Seetõttu palus komisjon Belgia valitsusel edastada aruteludes mainitud Boston Consulting Group'i ja Team Consult'i uuringud ning samuti arutelude esemeks olnud Belgia valitsuse 22. veebruari 2002. aasta otsuse.

(206) Pärast nimetatud dokumentide analüüsimist ei saa väita, et Belgia valitsus oleks mõjutanud IFB tulevikku käsitlevaid SNCB otsuseid.

(207) Niisiis tekib küsimus, kas punktis 203 kirjeldatud olukorra aktsepteerimine riigi osalusega äriühingu juhtkonna poolt on seostatav Belgia riigiga, kui märgid ametiasutuste konkreetse sekkumise kohta olukorda puuduvad.

(208) 1993. aasta seaduse kohaselt, millega loodi SNCB riigile kuuluva aktsiaseltsina, juhib SNCB juhtkond, see tähendab tegevjuht ja juhatuse liikmed, ettevõtet sõltumatult ilma ametiasutuste sekkumiseta. Niisiis, kuna konkreetseid märke riigi sekkumise kohta IFB küsimuse lahendamisesse ei ole, tuleb komisjonil järeldada, et SNCB juhtkonna otsus aktsepteerida, et IFB ei tasunud arveid 2000. aasta lõpust kuni 2002. aasta juulini, ei ole seostatav Belgia riigiga.

Haldusnõukogu 19. juuli 2002. aasta otsuse ja haldusnõukogu 20. detsembri 2002. aasta otsuse vaheline aeg

(209) 19. juulil 2002 sai SNCB haldusnõukogu ning sealhulgas haldusnõukogus Belgia riigi huve esindav valitsuse asjur teada, et alates 2000. aastast ei ole IFB enam tasunud oma arveid ning kiitis heaks IFB-le 2,5 miljoni euro suuruse rahalise ettemakse tegemise 2002. aasta teise poolaasta jooksul.

(210) Selle puhul peab komisjon kontrollima, kas Stardust Marine kohtuasjas tehtud otsuses nimetatud kriteeriumide põhjal on võimalik seostada SNCB haldusnõukogu otsust Belgia riigiga. Teisisõnu tuleb konkreetsel juhul kontrollida, kas valitsuse asjuri osalemine haldusnõukogus, vaatamata sellele, et ta konkreetsel kõnealuse abi andmise küsimusse ei sekkunud, võimaldab siiski seda otsust Belgia riigiga seostada. Komisjoni käsutuses olevatest tõenditest nähtub, et ei uurimismenetluse tulemustest ega kolmandate isikute märkustest ei ilmne midagi, mis viitaks sellele, et Belgia valitsus püüdis haldusnõukogu 19. juuli 2002. aasta otsust mõjutada. Kuivõrd SNCB on avalik-õigusliku aktsiaseltsi staatuses olev riigi osalusega äriühing, siis on ta juhtimisküsimustes Belgia riigist sõltumatu. Valitsuse asjuri osalemise kohta SNCB haldusnõukogus märgib komisjon, et asjuri roll oli piiratud (vt. selles küsimuses ka kontrollikoja vastavat aruannet) ([31]): valitsuse asjuril olnuks võimalus 19. juuli 2002. aasta otsuse tegemisse sekkuda üksnes juhul kui see otsus ohustanuks SNCB avalike ülesannete täitmist. Arvestades abi suurust (2,5 miljonit eurot) ning selle andmise vormi (intressidega rahaline ettemakse) tuleb asuda seisukohale, et otsus ei olnud selline, mis oleks võinud kahjustada SNCB avalike ülesannete täitmist.

([31]) Kontrollikoda: S.N.C.B. poolt riigi raha hea kasutamine. Esindajatekoja 11. mai 2000. aasta resolutsiooni täitmiseks läbi viidud audit. Brüssel, mai 2001.

(211) Komisjon leiab nende andmete pinnalt seega, et SNCB poolt IFB-le viimase äritegevuse jätkamiseks 2,5 miljoni euro suuruse rahalise ettemakse tegemine ei olnud kuidagi seotud avalike teenustega ega ole seostatav Belgia riigiga.

(212) Komisjon leiab, et eelnevast lähtuvalt ei esine avaliku haldusega lõimitust, tegevuse iseloomu ega õiguslikku staatust käsitlevaid märke, millest võiks järeldada Belgia riigi seotust haldusnõukogu 19. juuli 2002. aasta otsusega teha IFB-le 2,5 miljoni euro suurune ettemakse.

Aeg pärast haldusnõukogu 20. detsembri 2002. aasta otsust

(213) 20. detsembril 2002 otsustas haldusnõukogu sõlmida IFBga raamlepingu, mis pidi hõlmama päästmis- ja ümberkorraldusabi andmist ning tipnema IFB kapitali suurendamisega.

(214) Menetluse algatamise kirjas sisalduvas komisjoni analüüsis (punktid 143–150) toodi välja kolm konkreetset märki, mis räägivad selle kasuks, et Belgia riiki saab seostada IFB-le päästmis- ja ümberkorraldusabi andmisega. Need märgid olid järgmised:

— ümberkorralduskava esitamine Belgia riigile heakskiitmiseks;

— ajakirjanduses ilmunud artiklid, millest nähtus Belgia valitsuse tugev surve SNCB-le 2003. aastal;

— 7. aprilli 2003. aasta raamlepingu ulatus, sisu ja tingimused.

(215) Vastuses menetluse algatamise kirjale vaidlustavad Belgia ametiasutused, et need kolm märki on piisavad, et järeldada abi seostatavust riigiga Stardust Marine asjas tehtud kohtuotsuse mõistes. Komisjon käsitleb järgnevalt veelkord neid märke ning selgitab, miks ei saa nõustuda Belgia valitsuse argumentidega.

a) *Belgia ametiasutuste heakskiit (Stardust Marine'i asjas tehtud kohtuotsuse punkt 56*

(216) Kohtuasjades Van der Kooy ([32]), Itaalia vs. komisjon ([33]) ning komisjon vs. Prantsusmaa ([34]) tuletas Euroopa Kohus abi riigiga seostatavuse asjaolust, et abi andmine sõltus ametiasutuste heakskiidust. Kohtuasjas Van der Kooy piisas riigiga seostatavuse tuvastamiseks ainuüksi sellest asjaolust, kohtuasjades Itaalia vs. komisjon ning komisjon vs. Prantsusmaa tehtud otsustes oli heakskiidu kõrval ka muid avaliku võimu mõju näitavaid asjaolusid ([35]). Space Park Development GmbH asjas tehtud otsuses, mis oli esimene otsus, kus komisjon Stardust Marine kohtuostust kohaldas, tuletati abi riigiga seostatavus samuti asjaolust, et kõnealuse laenu andmine eeldas Bremeni liidumaa ametiasutuste heakskiitu ([36]). Seetõttu on abi andmise sõltuvus liikmesriigi heakskiidust märgiks riigiga seostatavuse kohta.

(217) Käesoleval juhul sätestatakse lepingu artiklis 2 SNCB ja IFB haldusnõukogudele kohustus esitada ümberkorralduskava Belgia riigile heakskiitmiseks ([37]). See on niisiis esimene märk sellest, et SNCB otsus IFB ümberkorraldamise kohta on seostatav Belgia riigiga.

(218) Belgia valitsus väidab, et erinevalt raamlepingus sätestatust ei esitanud SNCB ja IFB viimaks siiski ümberkorralduskava Belgia valitsusele heakskiitmiseks, kuna see oleks olnud vastuolus SNCB ärilise sõltumatusega.

([32]) Euroopa Kohtu 2. veebruari 1988. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-67/85, C-68/85 ja 70/85: Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV e.a. *vs.* komisjon (EKL 1988, lk 219).

([33]) Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsused kohtuasjades C-303/88: Itaalia *vs.* komisjon (EKL 1991, lk I-1433) ja C-305/89: Itaalia *vs.* komisjon (EKL 1991, lk I-1603).

([34]) Euroopa Kohtu 30. jaanuari 1985 otsus kohtuasjas 290/83: komisjon *vs.* Prantsusmaa (EKL 1985, lk. 439).

([35]) Kohtuasjades Itaalia vs. komisjon tehtus otsuste puhul tähendab see riigi poolt juhtkonna nimetamist, kohtuasjas komisjon vs. Prantsusmaa tehtud otsuse puhul aga avaliku võimu asutuse poolset finantseerimist, tavalisele riigiabile sarnaseid abi andmise tingimusi ja valitsuse poolt abi kui ühe riigipoolse meetme esitlemist.

([36]) Komisjoni 17. septembri 2003 otsus riigiabi kohta, mida Saksamaa andis ettevõtjale Space Park Development GmbH, ELT L 61, 27.2.2004, lk. 66, põhjendus 30.

([37]) Meeldetuletuseks, et artikkel 4 on sõnastatud järgmiselt: pooled kinnitavad oma kavatsust võtta alljärgnevad meetmed, niivõrd, kuivõrd need on kooskõlas poolte haldusnõukogude, Belgia riigi ja vajadusel Euroopa Komisjoni poolt heaks kiidetud ümberkorralduskavaga ning tingimusel, et IFB aktsionärid need heaks kiidavad.

(219) Nagu menetluse algatamise kirjas (punktides 146 ja 147) juba selgitatud, ei muuda see faktiline olukord seostatavusele viitavat märki olematuks: näib olevat välistatud, et lepingupooled SNCB ja IFB oleksid sellise sätte lepingusse lisanud, kui Belgia valitsus ei oleks neid selleks mõjutanud.

(220) Asjaolu, et Belgia valitsus väidab, et ametlikult ei ole temaga ümberkorralduskava osas konsulteeritud, ei ole piisav selleks, et välistada valitsusepoolne mitteametlik mõju 7. aprilli 2003. aasta raamlepingu ettevalmistamisel ega selleks, et välistada, et heakskiit tegelikult anti. Nagu Euroopa Kohus Stardust Marine kohtuasjas tehtud otsuses märkis, on „riigi ja riigi osalusega äriühingu vaheliste eriliste suhete tõttu kolmandal isikul on väga keeruline konkreetsel juhul tõendada, et sellise äriühingu poolt abi andmine on tegelikult otsustatud avaliku võimu juhtnööridest lähtudes." Sestap kujutab üksnes asjaolu, et pooltevahelises lepingus oli Belgia riigi heakskiit sätestatud, endast tõsist märki, mis räägib Belgia riigi seotuse kasuks.

(221) Vastuses menetluse algatamise kirjale selgitab Belgia valitsus, et raamlepingu artiklis 2 sisalduv klausel ei hõlma ümberkorralduskava ennast, vaid teatist, millega Belgia komisjoni raamlepingust teavitab.

(222) Komisjon leiab, et argument ei ole veenev: kui lepingupooled oleksid pidanud silmas pelgalt Belgia riigi vahendusel komisjonile esitatavat teatist, oleksid nad selle lepingu artiklisse 2 ka sõnaselgelt nii märkinud. Belgia valitsuse poolt lepingule antud tõlgendus on lepingut käsitleva kirjaga vastuolus.

(223) Seetõttu leiab komisjon, et lepingu artiklis 2 peetakse silmas Belgia ametiasutuste poolse heakskiidu andmist abile ning see on märgiks, et kõnealune abi on seostatav Belgia riigiga.

b) *Ajakirjanduses ilmunud artiklid*

(224) Täiendavaid märke Belgia valitsuse seotuse kohta käesoleva asjaga leidub ka ajakirjanduse artiklites ([38]). Nii tsiteeritakse väljaandes La Libre Belgique 19. mail 2003 ([39]) SNCB pressiesindajat, kes selgitab, et vaatamata sellele, et raamleping sõlmiti 7. aprillil 2003, ei ole Belgia 19. mail 2003. aastal komisjonile päästmisabi andmisest veel teatanud, sest „föderaalvalitsus ei ole oma sõna veel öelnud". 2003. aasta märtsis veebilehel www.cheminots.be ilmunud artiklis viidatakse ABX ja IFB küsimustes tolleaegsele SNCB tegevjuhile Karel Vinck'ile järgmiselt: „Ta nõuab äriühingu juhtimiseks piisavat otsustamisvabadust". See lubab aimata, et SNCB juhtkond leidis, et riik sekkub liialt SNCB tegevusse.

(225) Belgia vaidleb sellele vastu. Nii nagu raamlepingu artikli 2 kohta, väidab Belgia valitsus ka La libre Belgique'i artikli kohta, et föderaalvalitsus ei olnud veel oma sõna öelnud teatise kohta, millega Belgia valitsus komisjonile raamlepingust pidi teatama. Artikli ja SNCB pressiteate sõnastus on aga selge. Kui SNCB pressiesindaja soovinuks öelda, et Belgia valitsus peab heaks kiitma üksnes komisjonile edastatava teksti, oleks ta selgitanud, et tegemist on formaalse küsimusega ja mitte sisulisega.

(226) Karel Vincki sõnade kohta leiavad Belgia ametiasutused, et selles käsitleti üksnes avalike ülesannete täitmist. See tundub väheusutav, kuna teda intervjueeriti konkreetselt seoses ABXi ja IFB küsimustega, mis, nagu Belgia valitsus ise tunnistab, käsitlesid SNCB äritegevust ja mitte avalike ülesannete täitmist.

c) *Raamlepingu ulatus, sisu ja tingimused*

(227) Üldiselt meenutab komisjon, et eelviidatud Stardust Marine kohtuasjas tehtud otsuse punktist 56, mille kohaselt tuleb abimeetmete riigiga seostatavuse puhul arvesse võtta ka „mis tahes muud näitajad, mis osutavad konkreetsel juhul riigiasutuste asjassesegatusele või asjassesegatuse puudumise ebatõenäosusele meetme kohaldamises, arvestades selle ulatust, selle sisu või selles sisalduvaid tingimusi" tulenevalt on raamlepingu ulatus, sisu ja tingimused täiendavateks märkideks riigi seostatavuse kohta.

(228) Belgia vaidleb sellele vastu, korrates, et SNCB on oma otsuste langetamisel täielikult sõltumatu, välja arvatud avalike ülesannete puhul.

([38]) Ajakirjanduses ilmunud artklid võivad viidata riigiga seostatavusele, vt otsused asjas *ABX Logistics*, ELT C 9, 14.1.2004, lk 12; asjas *Sniace SA*, ELT L 108, 30.4.2003, lk 35.

([39]) „Inter Ferry Boats coupée en 2 branches", avaldatud 19. mail 2003 veebilehel www.lalibre.be

(229) Komisjon leiab, et 1993. aasta seadus, mis annab SNCB-le avalik-õigusliku aktsiaseltsi staatuse annab tõepoolest SNCB-le oma äritegevuse küsimustes iseotsustusõiguse. Siiski tuletab komisjon meelde, et valitsuse asjur viibib kohal kõigil haldusnõukogu koosolekutel ning võib pöörduda Belgia ametiasutuste poole haldusnõukogu sellise otsuse tühistamiseks, mis ei seondu avalike ülesannete täitmisega, ent mis „kahjustab […] avalike ülesannete täitmist".

(230) Nagu juba selgitatud, leiab komisjon, et 2,5 miljoni euro suuruse rahalise ettemakse tegemist käsitleva otsuse osas ei saanud valitsuse asjur sekkuda, kuna selle summa ja selle andmise vormi tõttu ei saanud see avalike ülesannete täitmist kahjustada.

(231) Teistsugune on seisukoht aga pankroti äärel olevasse ettevõttesse ligi 100 miljoni euro investeerimise otsustamise korral. Selle otsuse puhul pidi valitsuse asjur sekkuma või vähemalt teavitama Belgia ametiasutusi, et need kas ametlikult või mitteametlikult sekkuksid, nagu tehti näiteks 2000. aastal ABXi Itaalia haru investeeringute puhul.

(232) Seetõttu leiab komisjon, et ka raamlepingu ulatus, sisu ja tingimused, koostoimes valitsuse asjuri kohaloleku ja pädevusega, on märkideks abi seostatavuse kohta Belgia riigiga.

d) *Kokkuvõte*

(233) Seepärast leiab komisjon, et kõnealuse abi andmine on seostatav Belgia riigiga selle perioodi kohta, mis järgneb SNCB haldusnõukogu 20. detsembri 2002. aasta otsusele.

(234) Seega tuleb analüüsida, kas SNCB poolt IFB-le pärast 20. detsembrit 2002 antud abi andis abisaajale eelisseisundi või kas SNCB käitus nii nagu oleks seda teinud turumajanduse tingimustes tegutsev arukas erainvestor.

4.1.2. *Abisaaja eelisseisund lähtudes aruka turuinvestori põhimõttest*

(235) Tuleb hinnata, kas SNCB haldusnõukogu 20. detsembri 2002. aasta otsus suurendada IFB kapitali tekkinud võlgade kapitaliks ümberarvestamise teel ning päästmisabi andmine, mis viis SNCB 7. aprillil 2003. aastal IFBga raamlepingu sõlmimiseni, andis IFB-le majandusliku eelise või kas seda otsust saab hinnata turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori otsusena.

(236) Kuna SNCB otsus mitte nõuda IFB-lt 2002. aasta lõpust kuni 2002. aasta detsembrini esitatud arvete tasumist ning SNCB otsus anda ettemaksena 2,5 miljonit eurot ei ole Belgia riigiga seostatavad, ei ole neid otsuseid vaja üksikasjalikult analüüsida.

(237) Meenutuseks, et päästmisabi seisnes järgmises:

— 63 miljoni euro suuruse võla tasumiseks maksetähtaja andmine;

— 15 miljoni euro suuruse krediidi andmine;

— 5 miljoni euro suuruse tagastatava ettemakse tegemine.

(238) Ümberkorraldusmeetmed seisnesid Prantsusmaa tütarettevõtetes olnud osalustest loobumises ning Belgias toimuva tegevuse ümberkorraldamises ja selle jätkamises. Ümberkorraldusmeetmete rahastamine tagati esmalt päästmisabi kaudu ning ümberkorralduskavas nähti ette, et see finantseering muudetakse järgmiste võlgade kapitaliks ümberarvestamise kaudu tagastamatuks:

— 63 miljoni euro suuruse edasilükatud võla ümberarvestamine omakapitaliks;

— 15 miljoni euro suuruse krediidi ümberarvestamine omakapitaliks;

— maksetähtaja ja krediidi kapitaliseeritud intresside ümberarvestamine omakapitaliks.

(239) Tuvastamaks, kas SNCB tegutses nii, nagu oleks seda teinud turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor, tuleb hinnata seda, kas SNCB-ga võrreldava suurusega ning SNCB-ga võrreldavas olukorras olev erainvestor oleks sarnastel asjaoludel võinud samamoodi toimida ([40]).

([40]) Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia *vs.* komisjon, punktid 19 ja 20.

(240) Euroopa Kohus täpsustas, et kui erainvestori käitumine ei ole tingimata just selline nagu tavalisel investoril, kes paigutab oma kapitali lühema- või pikemaajaliselt kasumi saamise eesmärgil, siis vähemalt peab see olema selline nagu eraõiguslikul valdusettevõtjal või ettevõtjate grupil, kes lähtub struktuuri-, üldisest või grupistrateegiast ning juhindub kasumlikkusest veel pikemas perspektiivis ([41]). Kohus täpsustas, et selleks, et saada teada, kas riik toimis nii, nagu oleks teinud turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor, peab komisjon „analüüsima igakülgselt kõiki vaidlusaluse tehingu ja selle sisu asjassepuutuvaid elemente" ([42]).

(241) Vastuses menetluse algatamise kirjale leiab Belgia, et SNCB otsus nõuda, et IFB loobuks osalusest Prantsusmaa tütarettevõtetes ning ka SNCB otsus nõuda, et IFB Belgias toimuva tegevuse ümber korraldaks ja seda jätkaks, on sellised otsused, mille oleks turumajanduse olukorras teinud ka erainvestor.

(242) Komisjon leiab aga, et põhiküsimus ei ole mitte selles, kas IFB käitus Prantsusmaa tütarettevõtete osalustest loobudes ning Belgias toimuvat tegevust ümber korraldades ja jätkates nagu turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor, vaid selles, kas SNCB otsus nende meetmete rahastamise kohta on selline otsus, mille oleks teinud ka erainvestor.

(243) 2002/2003. aastal pidi SNCB niisiis otsustama, kas kokkuvõttes oleks olnud odavam IFB ümberkorraldamise (mis tähendas Prantsusmaa tütarettevõtete osalustest loobumist ning Belgias toimuva tegevuse jätkamist) finantseerimine või IFB pankrotistumine. Varasemas praktikas on komisjon leidnud, et erainvestor oleks tütarettevõtte tegevust jätkanud juhul, kui tütarettevõte likvideerimise kulude ja tütarettevõtte ümberkorraldamise kulude võrdlus oleks näidanud, et likvideerimise kulud on ümberkorraldamise kuludest suuremad ([43]).

(244) Seega tuleb kõigepealt selgitada välja, milline kulu oleks SNCB jaoks kummagi lahenduse, see tähendab ümberkorraldamise ja likvideerimisega kaasnenud.

4.1.2.1. IFB ümberkorraldamise kulud

(245) Esimese stsenaariumi korral kulutas SNCB IFB ümberkorraldamise finantseerimiseks 95,3 miljonit eurot, loobudes võlgade sissenõudmisest ning arvestades need ümber kapitaliks. Ümberkorraldamise lõpuks kuulub talle 100 % ettevõttest, mille väärtust hinnatakse 31 miljonile eurole, ent millel on 34,2 miljoni euro ulatuses reserve ja 15 miljonit euro ulatuses finantsvõlgu, mis teeb niisiis ettevõtte puhasväärtuseks – 18 miljonit eurot. Komisjon peab neid tunnustatud meetodite alusel tehtud hinnangud realistlikeks.

(246) Seepärast leiab komisjon, et IFB võimaliku müügi korral oleks SNCB saanud üksnes negatiivse müügihinna.

4.1.2.2. IFB võimaliku likvideerimise oletuslik kulu

(247) Teise stsenaariumi korral loobub SNCB samuti 95 miljoni euro suurusest nõudest. Lisaks leiab Belgia, et 7. aprilli 2003. aasta raamlepingu sõlmimise aja andmete alusel oleks SNCB IFB Belgia ettevõtete likvideerimise korral pidanud täiendavalt kandma kulusid vahemikus 70,6 miljonit eurot kuni 161,8 miljonit eurot. See vastab summadele, mida oleks varade müügi puhul võidud saada (37,5 miljonit eurot), millest on lahutatud IFB kohustuste täitmisega kaasnevad kulud (67 kuni 76,9 miljonit eurot) ning pärast IFB tegevuse lõpetamist üleliigseks muutuva SNCB personaliga seotud kulud (41,1 kuni 122,4 miljonit eurot).

(248) Selle analüüsiga komisjon ei nõustu. Esmalt vaidleb komisjon vastu väitele, et SNCB oleks pidanud täitma võik IFB kohustused. Teiseks ei nõustu komisjon Belgia arvutatud töösuhtest tulenevate kulude suurusega.

SNCB vastutus IFB kohustuste eest

(249) Vastupidiselt Belgia väidetele, ei tähenda asjaolu, et IFB-l negatiivne netovara (vara tegelik väärtus, millest on lahutatud sissenõutavaks muutunud kohustuste summa) seda, et pankroti korral oleks SNCB pidanud kandma ülejäänud kohustuste osa. Komisjon tuletab meelde, et IFB sugune äriühing vastutab oma kohustuste eest omaenda kapitaliga. Aktsionäride vastutus ühingu kohustuste eest piirdub tavaliselt ühingu kapitaliga ega hõlma eri aktsionäride isiklikku vara. Üksnes erandjuhtudel ning äärmiselt konkreetsete tingimuste esinemisel nähakse mõnede liikmesriikide riigisiseses õiguses kolmandatele isikutele ette võimalus pöörata oma nõuded aktsionäride vastu ([44]).

([41]) Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia *vs.* komisjon, punktid 19 ja 20.

([42]) Esimese Astme Kohtu 6. märtsi 2003. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99: *WestLB Girozentrale vs. komisjon* (EKL 2003, lk. II-435). Punkt 2251.

([43]) Vt komisjoni 7. detsembri 2005. aasta otsus asjas C 53/03: Belgia, äriühingu *ABX Logistics* ümberkorraldamine, punkt 196 jj.

([44]) Vt menetluse laiendamise otsus asjas C 53/03: Belgia, *ABX Logistics*, punkt 61.

(250) IFB pankroti korral oleks SNCB niisiis kaotanud oma kapitaliosa, ent ta ei oleks olnud kohustatud täitma muude IFB võlausaldajate nõudeid. IFB pankroti kulu oleks SNCB kui aktsionäri jaoks olnud niisiis null ja mitte 29,5–39,4 miljonit eurot, nagu väidavad Belgia ametiasutused.

(251) Varasemas otsustamispraktikas on komisjon siiski tunnustanud seda, et SNCB-sugusel ettevõtjal võis kulude kandmise kohustus tekkida muul alusel kui aktsionäriks olemisest ([45]). Käesoleval juhul on need kulud eelkõige järgmised:

— võlausaldajana jääks SNCB ilma oma nõuetest IFB vastu vähemalt ulatuses, mis vastab SNCB nõuete osale IFB varalise katteta kohustuste hulgas; komisjon võib nõustuda, et arvestades SNCB rolli IFB likvideerimises, võib see risk ulatuda kuni SNCB-l IFB vastu olevate nõuete kogusummani ehk kuni 95 miljoni euroni;

— komisjon võib nõustuda sellegagi, et emaettevõttena oleks SNCB-l oma maine päästmiseks olnud mõistlik maksta kinni osa tasumata võlgadest neile IFB tarnijatele, kes on ühtlasi SNCB tarnijad.

(252) Niisiis tuleb hinnata, milline on maksimaalne summa, mis oleks jäänud SNCB kanda. Belgia ise leiab, et sellega seoses SNCB kanda jääv ülekulu ei oleks saanud olla suurem kui 13 miljonit eurot. Tegelikult oleks see kulu olnud väiksem, kuna IFB võlausaldajad oleksid esmalt rahuldanud oma nõuded IFB likvideerimismenetluses ning SNCB oleks pidanud kandma üksnes puudujääva osa. 13 miljoni euro suurust summat tuleb seega vaadelda maksimaalse summana.

Töösuhtest tulenevatest kohustustest tingitud SNCB täiendavad kulud

(253) Komisjon leiab, et põhimõtteliselt võib turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor, kes peab otsustama oma tütarettevõtte ümberkorraldamise finantseerimise ja tütarettevõtte pankrotistumise vahel, võtta arvesse oma personali vähendamisega seotud kulusid, kui personali vähendamine on tütarettevõtte pankrotistumise vahetu ja vältimatu tagajärg.

(254) Belgia leiab kokkuvõttes, et IFB pankrotistumise tõttu oleks SNCB-l tekkinud 530 üleliigset töötajat, kellest 50 olid IFB juurde lähetatud töötajad ning 480 SNCBs töötavad töötajad, kelle töö jätkumine sõltus IFB tegevusest. SNCB personali vähendamisega 530 töötaja võrra oleks Belgia kohaselt kaasnenud 122,4 miljoni euro suurune kulu, mis teeb 230 000 eurot ühe töötaja kohta. Nende arvutuste üksikasju on selgitatud käesoleva otsuse 3. osas.

(255) Komisjon leiab, et realistlik ei ole seisukoht, et SNCB oleks saanud taastada ainult 21 % varem IFB kaudu toimunud kaubavahetusest. Esiteks, nagu Belgia ise menetluse algatamise kirjale antud vastuses tunnistab, on turud, kus IFB tegutseb, täies õitsengus (11 % kasv lastikäitamise puhul, 12 % kasv kombineeritud vedude puhul). Seetõttu näib võimalik, et IFB konkurendid oleksid IFB tegevuse jätkamiseks ostnud ära IFB vara.

(256) Sel juhul oleks IFB ostja vajanud raudteekaubaveo teenuseid. Arvestades SNCB väga tugevat positsiooni Belgiast lähtuvate rahvusvaheliste kaubavedude turul ning tema monopoli (kuni 1. jaanuarini 2007) Belgia siseste kaubavedude turul, leiab komisjon, et IFB ostja oleks, vähemalt olulise osa kohta oma vajadustest, valinud raudteevedajaks just SNCB. Seega oleks isegi IFB pankrotistumise korral SNCB saanud taastada suure osa IFB tegevusega seotud raudteeliiklusest.

(257) Lisaks märgib komisjon, et raudteevedude turg kasvab pidevalt. Seetõttu tundub mõistlik eeldada, et SNCB oleks saanud oma tegevust laiendada turuga samal kiirusel, mis oleks võimaldanud tal järk-järgult 50 IFB juurde lähetatud töötajat taas tööle rakendada.

(258) Kokkuvõttes leiab komisjon, et Belgia ei ole veenvalt tõendanud, et SNCB-l oleks IFB pankrotistumise korral tekkinud 480 üleliigset töötajat ning et ta ei oleks 50 IFB juurde lähetatud töötajat saanud taas tööle rakendada.

(259) Belgia esitatud andmete alusel leiab komisjon, et teise stsenaariumi korral jääb SNCB ilma (nagu ka esimese stsenaariumi puhul) oma nõuete rahuldamise võimalusest maksimaalselt 95,3 miljoni euro ulatuses ning peab lisaks kandma maksimaalselt 13 miljoni euro suuruse kulu.

4.1.2.3. Kokkuvõte

(260) Olukorras, kus SNCB jääks mõlema stsenaariumi korral ilma võimalusest rahuldada 95,3 miljoni euro ulatuses IFB vastu olevaid nõudeid, ei ole Belgia tõendanud, et valides esimese stsenaariumi (ümberkorraldamise finantseerimine), mille tagajärjel omandab SNCB hinnanguliselt

([45]) Vt komisjoni 7. detsembri 2005. aasta otsus asjas C 53/03:Belgia, Äriühingu *ABX Logistics* ümberkorraldamine, punkt 204 jj.

– 18 miljoni euro suuruse negatiivse väärtusega ettevõtte, tegi SNCB majanduslikult mõistliku otsuse võrreldes likvideerimise stsenaariumiga, mille korral ulatunuksid käesoleva menetluse käigus tõendamist leidnud kulud hinnanguliselt maksimaalselt 13 miljonit euroni.

(261) Komisjon leiab, et Belgia ei ole tõendanud, et tehes Belgia riigiga seostava otsuse rahastada IFB Belgia ettevõtete ümberkorraldamist ja tegevuse jätkamist ning IFB osalustest loobumist Prantsusmaa ettevõtetes, käitus SNCB nii, nagu oleks käitunud turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor.

4.1.3. *Konkurentsikahjustused ning mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele*

(262) Komisjon peab analüüsima olukorda asjaomasel turul ning abisaajate turuosasid sellel turul, nagu ka seda, millist mõju avaldas finantsabi turu konkurentsiolukorrale ([46]).

(263) Käesoleval juhul anti finantsabi avatud konkurentsiga turgudel tegutsevale ettevõtjale, kes konkureerib koos mitmetest liikmesriikidest pärit teiste turuosalistega, nagu nähtub käesoleva otsuse 2. osast. Finantsabi kahjustab või ohustab kahjustada konkurentsi ning mõjutab või võib mõjutada liikmesriikide vahelist kaubandust.

(264) Vastuses menetluse algatamise kirjale ei nõustu Belgia valitsus, et artikli 87 lõikes 1 nimetatud kriteeriumid on täidetud, kuna komisjon ei ole selliste konkurentsikahjustuste kohta esitanud ühtegi tõendit.

(265) Komisjon juhib Belgia ametiasutuste tähelepanu asjaolule, et artikli 87 lõikes 1 viidatakse konkurentsi kahjustamise ohule. Seetõttu ei pea komisjon konkurentsi kahjustamist tõendama, vaid veenvalt selgitama selliste kahjustuste tekkimise ohtu, mida komisjon menetluse algatamise kirjas (punktid 212 ja 213) ning käesolevas otsuses ka teinud on.

4.1.4. *Kokkuvõte: riigiabi olemasolu*

(266) Kokkuvõttes leiab komisjon, et SNCB poolt IFB ümberkorraldamise (Belgias) ja Prantsusmaal IFB tegevuse lõpetamise finantseerimine 95,3 miljoni euro suuruste võlanõuete kapitaliks ümberarvestamise teel kujutab endast riigiabi.

([46]) Euroopa Kohtu 13. märtsi 1985. aasta otsus liidetud kohtuasjades 296/82 ja 318/82: *Madalmaade Kuningriik ja Leeuwarder Papierwarenfabriek vs. komisjon*, EKL 1985, lk 809, punkt 24.

4.2. **Abi kokkusobivus**

(267) Asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktis c sätestatakse, et „ühisturuga kokkusobivaks võib pidada abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega".

(268) Belgia poolt SNCB kaudu antud abi võib olla ühisturuga kokkusobiv asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel, komisjoni 1999. ja 2004. aasta suuniste tõlgenduse tähenduses.

4.2.1. *Kokkusobivus päästmisabina*

(269) Päästmisabina saab ühisturuga kokkusobiv olla üksnes likviidsusabi. Käesoleval juhul on likviidsusabiks võla maksetähtaja edasilükkamine ja krediidi andmine ning tagastatava ettemakse tegemine.

(270) Esmalt tekib küsimus, millist suuniste redaktsiooni tuleks kohaldada. Suuniste viimane redaktsioon jõustus 10. oktoobril 2004. Selle punktis 7 „Kohaldamiskuupäev ja kestus" märgitakse järgmist:

„(102) Komisjon kohaldab käesolevaid suuniseid 10. oktoobrist 2004 9. oktoobrini 2009.

(103) Teatised, mis komisjon registreerib enne 10. oktoobrit 2004, vaadatakse läbi teatiste esitamise ajal kehtivate kriteeriumide alusel.

(104) Komisjon uurib iga tema loata antud ning seetõttu asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 vastuolus oleva päästmis- või ümberkorraldamisabi kokkusobivust ühisturuga käesolevate suuniste alusel, kui osa sellest abist või kogu abi on antud pärast suuniste avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* abi andmise ajal kehtivate suuniste alusel. Ülejäänud juhtudel lähtub komisjon uurimisel abi andmise ajal kehtivatest suunistest."

(271) Likviidsusabi anti 7. aprillil 2003 SNCB ja IFB vahelise raamlepingu sõlmimisega. Abi andmine toimus ilma komisjoni sellest eelnevalt teavitamata ning seega rikkudes asutamislepingu artikli 88 lõiget 3. Niisiis tuleb selle abi kui päästmisabi kokkusobivust hinnata 1999. aasta suuniste alusel.

(272) 1999. aasta suuniste punktis 23 määratletakse järgmised viis tingimust, mille esinemise korral saab päästmisabi olla ühisturuga kokkusobiv.

„[Abi] peab […] vastama järgmistele tingimustele:

a) abi peab moodustuma likviidsustoetusest laenugarantiide või laenudena. Mõlemal juhul tuleb laenult võtta intressi, mis on vähemalt võrreldav heas majanduslikus olukorras olevatelt äriühingutelt võetava intressiga ja eelkõige komisjoni poolt vastuvõetud viiteintressiga;

b) abi peab olema seotud laenudega, mis tuleb tagasi maksta hiljemalt kaheteistkümne kuu jooksul pärast viimase osamakse tegemist kõnealusele äriühingule; päästmisabiga seotud laenu tagasimaksed võib hõlmata komisjoni poolt hiljem heakskiidetava ümberkorraldamisabiga.

c) abi peab olema põhjendatud tõsiste sotsiaalsete raskustega ja sellel ei tohi olla lubamatut kahjulikku kõrvalmõju teistele liikmesriikidele;

d) abimeetmetest teatamisega peab kaasnema liikmesriigi kohustus edastada komisjonile hiljemalt kuus kuud pärast päästmisabimeetme lubamist ümberkorraldamiskava või likvideerimiskava või tõend laenu täieliku tagasimaksmise kohta ja/või garantii lõppemise kohta;

e) abi peab olema piiratud summaga, mis on vajalik äriühingu tegevuse jätkamiseks ajavahemikul, milleks abi on lubatud (näiteks palgakulude katmine või tavatarned).”

(273) Raamlepingus sätestatud maksetähtaeg on 12 kuud. Belgia on aga komisjonile teatanud, et pooled pikendasid seda tähtaega vaikimisi kuni kapitali suurendamise ajani.

(274) Selle tõttu leidis komisjon menetluse algatamise otsuses (punktid 232 ja 233), et punkti 23 alapunktis b nimetatud kriteerium ei ole täidetud ning et likviidsusabi ei saa seega päästmisabina heaks kiita.

(275) Belgia vaidlustab nimetatud õigusliku hinnangu, toetudes kolmele argumendile. Esiteks leiab ta, et SNCB jätkas päästmisabiandmist ainult eesmärgil võimaldada komisjonil viia lõpule juhtumi NN 9/04 uurimine. Belgia tugineb suuniste punktile 24, milles sätestatakse, et abi andmist lubatakse seni, kuni komisjon on langetanud otsuse ümberkorralduskava kohta. Seetõttu paluvad Belgia ametiasutused komisjonil päästmisabi andmise jätkamise kestuse puhul mitte arvestada nende meetmete heakskiitmise menetlusele kuluvat aega ning kiita päästmisabi heaks 1999. aasta suuniste punkti 24 alusel perioodi kohta, mis kulus kuni ümberkorralduskava kohta otsuse tegemiseni.

(276) Komisjon leiab, et see argument ei ole asjakohane. 1999. aasta suuniste punktis 24 sätestatakse tegelikult, et „päästmisabi lubatakse esialgu kuni kuueks kuuks või, kui asjaomane liikmesriik on selle ajavahemiku jooksul esitanud ümberkorraldamiskava, kuni komisjon on langetanud kava kohta otsuse Nõuetekohaselt põhjendatud erandlike asjaolude korral ja asjaomase liikmesriigi taotlusel võib komisjon esialgset kuuekuist ajavahemikku pikendada.”

(277) Komisjon märgib, et Belgia andis ümberkorraldusabi 7. aprillil 2003. Ümberkorralduskava esitamiseks ette nähtud kuuekuune tähtaeg lõppes seega 6. oktoobril 2003. Kuna Belgia ametiasutused edastasid ümberkorralduskava komisjonile 12. detsembri 2003. aasta koosolekul, ei järgitud seega suuniste punktis 24 sätestatud tähtaega.

(278) Belgia ametiasutuste teine argument, mille kohaselt esitasid nad kõik päästmisabi kohta otsuse tegemiseks vajalikud andmed komisjonile 12. augustil 2003, ei ole samuti asjakohane. Asjaolu, et komisjon nõudis pärast seda kuupäeva korduvalt täiendavat teavet, näitab, et Belgia edastatud teave ei olnud täielik.

(279) Mis puutub Belgia ametiasutuste väitesse, et komisjon ei teinud päästmisabi ajutise jätkamise kohta ühtegi märkust, piisab meenutamisest, et 13. oktoobri 2003. ja 26. jaanuari 2005. aasta kirjades sisaldus järgmine hoiatus: „Komisjon juhib Belgia ametiasutuste tähelepanu EÜ asutamislepingu artikli 88 lõike 3 alusel kavatsetud

meemete rakendamiskeelule nõukogu määruse (EÜ) nr 658/99 artikli 3 tähenduses, mis keelab igasuguse uue abi andmise enne kui komisjon on teinud või kui loetakse, et ta on teinud sellist abi lubava otsuse. Lisaks soovin ma Belgia ametiasutustele meelde tuletada, et igasugune abi, mis on antud vastuolus selle sättega, võidakse nimetatud määruse artikli 14 kohaselt abisaajalt tagasi nõuda".

(280) Komisjon leiab seega, et SNCB poolt IFB-le antud likviidsusabi kestus ületas 1999. aasta suuniste punkti 23 alapunktis b sätestatud 12 kuud ning et Belgia ametiasutused ei esitanud komisjonile ümberkorralduskava 1999. aasta suuniste punktis 24 ette nähtud kuue kuu jooksul. SNCB abi ei saa seega päästmisabina lubada. Siiski võib selline abi olla ühisturuga kokkusobiv kui ümberkorraldusabi.

4.2.2. *Kokkusobivus ümberkorraldusabina*

(281) Jällegi tekib küsimus, millist suuniste redaktsiooni tuleks kohaldada. Menetluse algatamise otsuses (punkt 240) leidis komisjon, et kui SNCB otsustab IFB-le uut abi mitte anda ning kui tõendatakse, et SNCB võttis võlanõuete kapitaliks ümberarvestamise kohustuse endale enne 2004. aasta suuniste avaldamist, peaks komisjon oma lõppotsuses hindama SNCB poolt IFB-le antud abi 1999. aasta suuniste alusel.

(282) Vastuses menetluse algatamise kirjale teatasid Belgia ametiasutused komisjonile, et SNCB ei andnud IFB-le üle äriühingu TRW mitterahaliste osakute sissemakseid ning võttis tagasi 28. veebruari 2005. aasta teatise. Seetõttu leiab komisjon, et SNCB otsustas IFB-le uut abi mitte anda ja piirduda oma võlanõuete ümberarvestamisega kapitaliks.

(283) Tuleb teha kindlaks, kas IFB võttis võlanõuete kapitaliks ümberarvestamise kohustuse enne 2004. aasta suuniste avaldamist. Vastuses menetluse algatamise kirjale näitasid Belgia ametiasutused, et Belgia õiguse kohaselt tekkis SNCB kohustus võlanõuded kapitaliks ümber arvestada raamlepingu sõlmimisel 7. aprillil 2003 ning asjaolu, et selle kohustuse suhtes seati edasilükkav tingimus, ehk komisjonile teatamine ja komisjoni poolse heakskiidu saamine, ei võta sellelt kohustuselt tema lõplikku ja kindlat iseloomu. Belgia ametiasutused näitasid, et edasilükkava tingimuse tekkimisel oleks sellel tagasiulatuv jõud. Seega tekkis SNCB kohustus arvestada võlanõuded ümber kapitaliks juba 7. aprillil 2003.

(284) Kuna eespool toodud kaks tingimust on täidetud, leiab komisjon, et käesoleval juhul tuleb kohaldada 1999. aasta suuniseid. See järeldus on kooskõlas ka menetluse algatamise otsuses esitatud analüüsiga (punkt 240), milles komisjon leidis, et

„[…] kui SNCB otsustab IFB-le uut abi mitte anda ning kui tõendatakse, et SNCB võttis oma võlanõuete kapitaliks ümberarvestamise kohustuse enne 2004. aasta suuniste avaldamist, peaks komisjon oma lõppotsuses hindama SNCB poolt IFB-le antud abi 1999. aasta suuniste alusel" ([47]).

(285) Ümberkorraldusabi saamiseks peab ettevõtja olema suuniste kohaselt abikõlblik. Selleks et abikõlblik olla, peab ettevõtja olema raskustes. Selles kohta märgitakse 1999. aasta suunistes (punktid 4 ja 5) järgmist:

„(4) […] Käesolevate suuniste tähenduses peab komisjon äriühingut raskustes olevaks siis, kui see ei suuda kas oma või omanikelt/osanikelt/aktsionäridelt või krediidiandjatelt saadud vahenditega peatada kahjumit, mis ametivõimude sekkumiseta viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti äriühingu tegevuse lõpetamiseni.

(5) Äriühingut loetakse käesolevate suuniste tähenduses igal juhul ja suurusest olenemata raskustes olevaks järgmistel juhtudel:

a) kui on tegemist piiratud vastutusega äriühinguga, kes on kaotanud üle poole oma osa- või aktsiakapitalist ja üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul…"

([47]) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsus – Riigiabi C 46/05, punkt 240.

(286) Nagu menetluse algatamise otsuses (punkt 225) juba näidatud, nähtus IFB 2002. aasta majandusaasta aruandest 48 miljoni euro suurune omakapital ning 50 miljoni euro suurune maksustamiseelne jooksevkahjum. Seetõttu oli 2003. aasta aprilliks, mil SNCB otsustas abi anda, äriühingu kapital otsas. Selleks ajaks oli kadunud enam kui pool omakapitalist, millest enam kui veerand viimase 12 kuu jooksul, mistõttu oli IFB raskustes olev ettevõtja suuniste punktide 4 ja 5 tähenduses.

(287) Lisaks ei tohi olla tegemist äsja asutatud ettevõttega. Selle kohta on 1999. aasta suunistes (punkt 7) märgitud järgmiselt:

„(7) Käesolevate suuniste tähenduses ei ole vastasutatud äriühing päästmis- või ümberkorraldamisabikõlblik isegi sel juhul, kui tema esialgne finantsseisund on ebakindel. See kehtib näiteks selliste juhtumite korral, kui uus äriühing tekib eelmise äriühingu likvideerimisel või võtab sellise äriühingu varad üle.”

(288) Nagu käesoleva otsuse 2. osas kirjeldatud, loodi IFB 1. aprillil 1998 äriühingu FerryBoats SA ühinemisel äriühinguga InterFerry SA ning ühinenud ettevõttese äriühingu Edmond Depaire SA „raudtee” osakonna kaasamisel. Menetluse algatamise kirjas (punktid 218–223) kahtles komisjon, kas uus ettevõte IFB jätkas eelneva kolme ettevõtja õigussubjektsust või on tegemist 1998. aastal asutatud uue ettevõttega.

(289) Vastuses menetluse algatamise kirjale märkisid Belgia ametiasutused, et IFB kannab edasi 1923. aastal asutatud FerryBoats SA õigussubjektsust. Niisiis leiab komisjon, et IFB ei ole vastasutatud äriühing 1999. aasta suuniste punkti 7 tähenduses.

(290) 1999. aasta suuniste punktis 3.2.2 on loetletud ümberkorraldusabi lubamise tingimused. Need tingimused on järgmised:

— ümberkorralduskava peab mõistliku aja jooksul taastama äriühingu pikaajalise elujõulisuse;

— tuleb võtta meetmeid, et võimalikult palju leevendada abi kahjulikku mõju konkurentidele;

— abi peab rangelt piirduma ettevõetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga;

— komisjon peab korrapäraste üksikasjalike aruannete kaudu saama kinnitust ümberkorraldamiskava nõuetekohase rakendamise kohta;

— ümberkorraldusabi tuleb anda ainult üks kord.

4.2.2.1. Ettevõtte elujõulisuse taastav ümberkorralduskava

(291) Ettevõtte elujõulisust tagava ümberkorralduskava kohta on 1999. aasta suunistes märgitud järgmiselt:

„(31) Abi andmise tingimus on ümberkorraldamiskava rakendamine, selle kinnitab komisjon iga abimeetme puhul eraldi.

(32) Ümberkorraldamiskava, mille kestus peab olema võimalikult lühike, peab mõistliku aja jooksul ning tulevaste tegevuseeldustega seotud realistlike oletuste alusel taastama äriühingu pikaajalise elujõulisuse. Ümberkorraldamisabi peab seetõttu olema seotud elujõulise ümberkorraldamiskavaga, mida asjaomane liikmesriik kohustub rakendama. Komisjonile tuleb esitada üksikasjalik kava, mis eelkõige peab sisaldama turuülevaadet. Elujõulisuse paranemine peab tulenema peamiselt ümberkorraldamiskavas sisalduvatest sisemistest meetmetest ja võib välistel teguritel, nagu hindade ja nõudluse erinevused, mida äriühing ise eriti mõjutada ei saa, põhineda ainult sel juhul, kui turu arengu kohta tehtud oletused on üldtunnustatud. Ümberkorraldamine peab sisaldama sellise tegevuse lõpetamist, mis isegi pärast ümberkorraldamist oleks kahjumlik.

(33) Ümberkorraldamiskavas tuleks kirjeldada raskusteni viinud asjaolusid, andes sellega aluse soovitatud meetmete asjakohasuse hindamiseks. Ümberkorraldamiskavas tuleks muu hulgas arvesse võtta nõudmise ja pakkumise praegust olukorda ning tulevikuväljavaateid asjaomasel tooteturul vastavalt stsenaariumidele, mis põhinevad optimistlikel, pessimistlikel ja vahepealsetel oletustel ning äriühingu erilistel tugevatel ja nõrkadel külgedel. See kava peaks võimaldama äriühingul areneda uue struktuuri suunas, mis pakub pikaajalise elujõulisuse väljavaateid ning aitab äriühingul jalule tõusta.

(34) Kava peaks pakkuma sellist pööret, mis võimaldaks äriühingul pärast ümberkorraldamise lõppemist kõik kulud ise kanda, kaasa arvatud amortisatsiooni- ja finantseerimiskulud. Ümberkorraldatud äriühingu eeldatav kapitalitasuvus peaks olema küllaldane võimaldamaks tal turul omal jõul konkureerida."

(292) Menetluse algatamise otsuses (punktid 242–247) leidis komisjon, et Belgia esitatud ümberkorralduskava vastas suunistes loetletud kriteeriumidele, ega avaldanud nende kriteeriumidega seoses mingeid kahtlusi. Pärast menetluse algatamist ei ole komisjon saanud huvitatud isikutelt järeldust vaidlustavaid märkusi.

(293) Komisjon märgib, et IFB puhul on majanduslik elujõulisus tõendatud nii 2003. aastal esitatud ümberkorralduskavaga kui ka sestpeale saavutatud majandustulemustega. Seetõttu leiab komisjon, nagu ka menetluse algatamise otsuses (punkt 271), et ettevõtja majandusliku elujõulisuse taastava ümberkorralduskava kriteerium on täidetud.

(294) Siiski, nagu nähtub käesoleva otsuse punktist 290, ei ole asjaolu, et ümberkorralduskava taastab ettevõtja majandusliku elujõulisuse, piisav tingimus. Samuti on vaja tuvastada, et abiga ei kaasne konkurentsi lubamatu kahjustamine.

4.2.2.2. Konkurentsi lubamatu kahjustamise vältimine

(295) Konkurentsi lubamatu kahjustamise vältimise kohta on 1999. aasta suunistes märgitud järgmiselt (punktid 35–39):

„(35) Tuleb võtta meetmeid, et võimalikult palju leevendada abi kahjulikku mõju konkurentidele. Vastasel juhul tuleb abi lugeda „ühiste huvidega vastuolus olevaks" ja seetõttu ühisturule sobimatuks.

(36) See tingimus tähendab tavaliselt seda, et pärast ümberkorraldamist piiratakse äriühingu osatähtsust turul või turgudel. Kui asjassepuutuva turu (turgude) suurus ühenduse ja EMP tasandil on tühine või kui äriühingu osa asjassepuutuvast turust (turgudest) on väike, loetakse põhjendamatu konkurentsimoonutus olematuks. Tuleks silmas pidada, et seda tingimust ei kohaldata tavaliselt VKEde suhtes, kui teatavas sektoris antavat riigiabi käsitlevad eeskirjad ei näe ette teisiti.

(37) Äriühingu turuosa kohustuslikud piiramised või vähendamised on tema konkurentide kasuks rakendatavad kompenseerivad meetmed. Need peaksid olema võrdelised abi moonutava mõjuga ja eriti äriühingu suhtelise tähtsusega turul või turgudel. Komisjon määrab ümberkorraldamiskavale lisatud turuülevaate alusel, ja kui vastav menetlus on juba algatatud, siis huvitatud poolte esitatud teabe alusel, kindlaks piiramiste või vähendamiste määra. Äriühingu turuosa vähendamine toimub ümberkorraldamiskava ja sellele lisatud tingimuste kaudu.

(38) Võib ette näha kompenseerivate meetmete vajaduse leevendamist, kui turuosa vähendamine või piiramine põhjustab tõenäoliselt turustruktuuri tõsist halvenemist, mõjutades näiteks kaudselt monopoolse või oligopoolse olukorra tekkimist.

(39) Kompenseerivad meetmed võivad erineda vastavalt sellele, kas äriühing tegutseb või ei tegutse ülevõimsusega toimival turul. […]"

(296) Enne menetluse algatamise otsust selgitasid Belgia ametiasutused, et konkurentidele abist tingitud ebasoodsate tagajärgede leevendamiseks võttis IFB kaks meedet:

— Prantsusmaal lastikäitlustegevuse vähendamine;

— Belgias asuva Bressoux' terminali sulgemine ning Belgias asuvate Brüsseli ja Zeebrugge terminalide osakute müük.

(297) Menetluse algatamise otsuses (punktid 252–256) kahtles komisjon, kas need meetmed on küllaldased konkurentidele abist tingitud ebasoodsate tagajärgede leevendamiseks. See kahtlus oli kahe sektori suhtes, milles IFB oma tegevust jätkas, s.o Belgia lastikäitlus- ning logistikaturgu.

a) ***Belgia lastikäitlussektor***

(298) Menetluse algatamise kirjas (punkt 260) nimetatud kaks meedet on seotud Belgia lastikäitlussektoriga. Menetluse algatamise kirjas (punktid 262–264) väljendas komisjon kahtlust, kas need meetmed on küllaldased, arvestades eelkõige asjaoluga, et äriühing TRW mille puhul oli SNCB kavandanud osaluse üleandmist IFB-le, omab olulist osalust Brüsseli ja Zeebrugge terminalides ning et IFB-l on väikesed osalused paljudes Belgia terminalides.

(299) Vastuses menetluse algatamise kirjale esitas Belgia valitsus mitu väidet komisjoni kahtluste hajutamiseks. Esmalt rõhutab ta, et IFB tegevus kasvas vähem kui turg üldiselt (IFB kasv oli 4,1 %, Atwerpeni sadamas asuvate terminalide puhul oli see 10,7 % ning Antwerpen-Rotterdam-Amsterdami piirkonna terminalide puhul 12 %) Komisjon leiab, et selle täiendava teabe pinnalt on võimalik asuda seisukohale, et IFB kaal turul on pärast ümberkorralduskava elluviimist vähenenud.

(300) Teiseks näitas Belgia, et IFB on vähendanud oma tootmisvõimsust lastikäitlussektoris 1,5 miljonilt TEU-lt 2002. aastal 1,1 miljonile TEU-le 2005. aasta lõpus. Komisjon leiab, et mahu vähendamine kujutab endast olulist leevendavat meedet.

(301) Viimaks teatas Belgia komisjonile, et TRW osaluse üleandmist IFB-le ei toimu. Komisjon leiab, et viimane muudatus on oluline, kuna sellest tulenevalt väheneb Bressout' terminali sulgemise ning Brüsseli ja Zeebrugge terminalide osakute müügi tagajärjel ka tegelikult IFB kohalolek Belgia lastikäitlussektoris.

(302) Neid argumente arvestades ning arvestades asjaolu, et IFB turuosa on vähenenud, leiab komisjon, et Belgia on tõendanud, et lastikäitlussektoris on võetud küllaldased meetmed, et võimalikult palju leevendada abi kahjulikku mõju konkurentidele.

b) ***Belgia logistikaturg***

(303) Menetluse algatamise kirjas (punktid 257–259) märkis komisjon, et kavandatud meetmed ei olnud seotud logistikaturuga. Komisjon leidis, et logistikaturuga seotud meetmete puudumine ning asjaolu, et tegemist on muutuva turuga, samuti asjaolu, et IFB võiks oma tegevust oluliselt laiendada, tekitas kahtlusi küsimuses, kas Belgia on IFB logistikategevust puudutavas osas abi konkurentsi kahjustavat mõju võimalikult palju vähendanud.

(304) Vastuses menetluse algatamise kirjale tõi Belgia valitsus välja viis argumenti, millega sooviti näidata, et vastupidiselt menetluse algatamise otsuses esitatud komisjoni väidetele, on IFB võtnud konkurentsi kahjustamise vähendamiseks küllaldased meetmed (üksikasjalikult vt kirjeldus käesoleva otsuse 3. osas, punktides 177 ja 178). Argumendid võib kokku võtta järgmiselt:

— IFB kasutatavate vagunite mahutavuse vähendamine 49 % võrra;

— IFB turuosa alla 5 %;

— turu üldise kasvuga võrreldes väiksem kasv (IFB kasv 9,9 %, turu keskmine 12 %);

— kasv on saavutatud peamiselt puistevedudelt ehk selliselt turusegmendilt, kus IFB enne 2002. aastat vaid väga vähesel määral tegutses;

— raudteekaubaveo turu avamine alates 2007. aastast suurendab konkurentsisurvet veelgi.

(305) Komisjon leiab, et need viis Belgia valitsuse argumenti on veenvad. Esimese argumendi kohtas leiab komisjon, et Belgia valitsus on tõendanud, et IFB on oma logistikategevuse mahtu vähendanud, vähendades kasutatavate vagunite hulka 49 % võrra, mis võimaldab vähendada kõnealusest abist tingitud konkurentsi kahjustamist. Teise argumendi suhtes nõustub komisjon Belgia valitsusega selles, et IFB turuosa logistikaturul on 1999. aasta suuniste punkti 36 tähenduses vähenenud. Kolmanda argumendi kohta leiab komisjon, et Belgia valitsuse esitatud täpsustustest IFB käibe suurenemise kohta nähtub, et IFB Logistics'i tegevus kasvas aeglasemalt kui konkurentide oma ning et kõige suurem kasv seondus sellise allsektoriga, kus IFB varem oli väga vähe esindatud. Neljanda argumendi kohta leiab komisjon, et isegi kui otsus konkurentidele oma terminalid avada pidi tõenäoliselt samuti olema seotud majanduslike kaalutlustega, suurendab see siiski turgude, millel IFB tegutseb, avatust ning võib samuti vähendada abi negatiivset mõju. Viienda argumendi suhtes möönab komisjon, et IFB olukorda võib võrrelda SNCF Fret' olukorraga, kuna nii IFB kui SNCF Fret tegutsevad raudteevedude ja kombineeritud vedude allsektorites, mis on alates 1. jaanuarist 2007 täielikult avatud ([48]).

(306) Komisjon leiab, et Belgia on tõendantud, et logistikasektoris on võetud piisavad meetmed, et võimalikult palju leevendada abi kahjulikku mõju konkurentidele.

([48]) Direktiivis 91/440/EMÜ sätestatud turgude täielik avamine viidi ellu 13. detsembri 2005. aasta dekreediga.

c) ***Kokkuvõte***

(307) Komisjon leiab, et Belgia ametiasutused on tõendanud, et nad on võtnud küllaldased meetmed, et võimalikult palju leevendada abi kahjulikku mõju konkurentidele mõlemal asjaomasel turul.

4.2.2.3. Miinimumiga piirduv abi

(308) Abi piirdumise kohta miinimumiga märgitakse 1999. aasta suunistes järgmist (punktid 40 ja 41):

„(40) Toetuse suurus ja intensiivsus peavad rangelt piirduma ettevõetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga, pidades silmas äriühingu, selle osanike või seda hõlmava kontserni olemasolevaid rahalisi vahendeid. Abisaajatelt oodatakse omavahenditest tehtavat olulist makset ümberkorraldamiskava heaks, sealhulgas äriühingu säilimiseks ebaoluliste varade müügi või turutingimustes toimuva välisfinantseerimise kaudu. Et piirata moonutavat toimet, ei tohi abi anda sel määral või sellises vormis, mis võimaldaks äriühingul ülemääraseid rahalisi ressursse kasutada agressiivseks turgu moonutavaks tegevuseks, mis ei ole seotud ümberkorraldamisprotsessiga. Seetõttu uurib komisjon pärast ümberkorraldamist äriühingu kohustuste taset, kaasa arvatud olukorda pärast maksunõuete edasilükkamist või vähendamist; eeskätt peetakse silmas äriühingu tegevuse jätkamise võimalust pärast kõiki võlakohustusi hõlmava maksejõuetusmenetluse algatamist siseriikliku õiguse kohaselt. Abi ei tohiks kasutada ka selliste uute investeeringute rahastamiseks, mis ei ole äriühingu elujõulisuse taastamiseks olulised.

(41) Komisjonile tuleb igal juhul näidata, et abi kasutatakse üksnes äriühingu elujõulisuse taastamiseks ning et see ei võimalda abisaajal ümberkorraldamiskava rakendamise ajal oma tootmisvõimsust laiendada, välja arvatud selles osas, mis on oluline elujõulisuse taastamiseks ega moonuta lubamatult konkurentsi."

(309) Seega tuleb esmalt kontrollida, kas abi piirdub miinimumiga ning seejärel seda, kas IFB on andnud küllaldase panuse.

a) **Miinimumiga piirduv abi**

(310) Näitamaks, et abi piirdus rangelt miinimumiga, selgitab Belgia valitsus, et kapitali suurendamine piirdus 2001. ja 2002. aastal kantud kahjumi tõttu negatiivseks muutunud IFB aktsiakapitali taastamisega piirini, mis võimaldas taastada majandusliku elujõulisuse. Nagu on selgitatud käesoleva otsuse punktis 2, on IFB maksejõulisuse määr, see tähendab omakapitali ja kohustuste suhe pärast omakapitali suurendamist 35,6 %.

(311) Menetluse algatamise otsuses (punkt 268) leidis komisjon, et kapitali suurendati 20 miljoni euro võrra vähem kui nõustaja McKinsey oli ümberkorralduskavas soovitanud, lisaks märkis komisjon (punkt 268), et IFB jaoks soovituslik maksejõulisuse määr oli väiksem kui terminale käitavatel äriühingutel ning samuti ligi pooles ulatuses sellest, mis on mitmel turul tegutsevatel ettevõtetel.

(312) Siiski leidis komisjon, et see määr oli suurem kui veoettevõtjate keskmine. Selles osas leidis komisjon, et tal ei ole piisavalt andmeid, et saaks kindlalt asuda seisukohale, et abi piirdus miinimumiga.

(313) Komisjon leiab, et veendumaks abi piirdumises miinimumiga, tuleb esmalt kontrollida, ega Belgias tegevust jätkava IFB maksejõulisuse määr ei ületa tema konkurentide keskmist ning seejärel seda, kas IFB loobus oma osalustest Prantsusmaal minimaalse võimaliku kuluga.

i) *Maksejõulisuse määr ei ületa konkurentide keskmist*

(314) Vastuses menetluse algatamise kirjale esitas Belgia täiendavat teavet. Esmalt arvutas ta välja kuue IFBga võrreldava terminale käitava ettevõtte ning kuue kõige paremini võrreldava logistikaettevõtte maksejõulisuse määrad. Seejärel arvutas ta välja keskmise, lähtudes terminale käitavate ettevõtete ja logistikaettevõtete keskmistest vastavalt nende tegevusliikide osakaalule IFB tegevuses. Sellest tulenes keskmine maksejõulisuse määr 35,6 %, mis vastab IFB maksejõulisuse määrale pärast kavandatud kapitali suurendamist.

(315) Lisaks näitas Belgia, et kahe IFB kõige otsesema konkurendi, kelleks on Gosselin ja Hupac, maksejõulisuse määrad on sellele väga lähedased (vastavalt 38,9 % ja 34,9 %).

(316) Arvestades Belgia esitatud täiendavat teavet ning asjaolu, et kapitali suurendati algselt McKinsey 2003. aasta detsembri ümberkorraldusavas soovitatud 120 miljoni euro asemel 95,3 miljoni euro võrra, leiab komisjon, et kapitali suurendamisel piirduti rangelt miinimumiga.

ii) *Prantsusmaa osaluste loovutamine vähima kuluga*

(317) IFBi Prantsusmaa tütarettevõtete osalustest loobumise puhul kontrollis komisjon ka seda, kas IFB valis osalustest loobumiseks kõige vähem kuluka viisi ning kas abi piirdus seega miinimumiga.

a) ***Acimar***

(318) Acimari osalusest loobumine tervendamisemenetluse teel maksis 3,9 miljonit eurot (vt käesoleva otsuse 2. osa). Komisjon leiab, et Belgia on tõendanud, et tegevuse jätkamine alternatiivina oleks eeldanud IFB poolt kuni 2005. aasta lõpuni raha äravoolu rahastamist, mis oleks tähendanud kokku 10,8 miljoni euro suurust kahjumit, ilma, et see oleks kindlalt taganud võimalust rahuldada 3,9 miljoni euro ulatuses nõudeid, millest tervendamismenetluse käigus loobuti.

(319) Komisjon leiab seetõttu, et Acimar'i puhul valis IFB kõige vähem kuluka lahenduse.

b) ***NFTI-ou***

(320) Mis puutub NFTI-ou-sse, mille näol oli tegemist äriühinguga, mida kontrollisid ühiselt IFB ja Port Autonome de Dunkerque, kes tegelesid Dunkerque'i sadamas asuvate terminalide käitamisega, siis uuris IFB kahte võimalust: tegevuse jätkamist või oma osakute müügi teel osalusest loobumist. Osalusest loobumise kulud olid 18,5 miljonit eurot (vt üksikasjalikumalt käesoleva otsuse 2. osa.)

(321) Alternatiivi ehk tegevuse jätkamise suhtes tõendas Belgia oma vastuses, et sellega oleks kaasnenud 36,2 miljoni euro suurune kahjum (vt üksikasjalikumalt käesoleva otsuse 3. osa).

(322) Arvestades kahe stsenaariumi maksumust, leiab komisjon, et IFB valis vähem kuluka lahenduse.

c) ***IFB France***

(323) IFB France'i loovutamine (millest seejärel sai AGEP) NFTI-ou-le maksis 0,9 miljonit eurot (vt üksikasjalikumalt käesoleva otsuse 2. osa). Nüüd tekib küsimus, kas IFB France pankrotistumine ei oleks IFB jaoks olnud odavam.

(324) Nagu müügioletuse korral, oleks IFB pidanud loobuma oma nõuetest IFB France'i vastu 0,8 miljoni euro väärtuses. Belgia leiab siiski, et pankrotiga oleks kaasnenud täiendavaid kulusid: IFB ei oleks saanud 0,1 miljonit euro suurust müügihinda, mis oleks vähendanud tema osaluse väärtust ning IFB oleks Prantsuse sotsiaalõiguse kohaselt pidanud maksma kokku 0,8 miljonit eurot 14 töötajale, kes oleksid pankroti tõttu kaotanud oma töö.

(325) Komisjon leiab, et nende kohustuste tekkimise ohtu ei ole Belgia tõendanud. Seetõttu peab komisjon argumendi tagasi lükkama ([49]). Komisjon leiab niisiis, et IFB France'i loovutamine maksis vähemalt sama palju kui oleks maksnud selle tegevuse jätkamine.

(326) Komisjon leiab niisiis, et IFB valis ühe kahest odavaimast lahendusest.

d) ***Dry Port Dunkerque***

(327) Dry Port Dunkerque'i puhul otsustati äriühing likvideerida, müües eelnevalt osa selle varadest, sealhulgas 8,6 % osalus NFTI-ou-s. See maksis 7,9 miljonit eurot (vt üksikasjalikumalt käesoleva otsuse 2. osa).

(328) Alternatiivse stsenaariumi, see tähendab tegevuse jätkamise korral oleks IFB pidanud finantseerima äriühingu iga-aastast raha äravoolu, mis oleks tekitanud 2,6 miljoni euro suuruse lisakoormuse.

(329) Seetõttu oli likvideerimine kõige vähem kulukas lahendus.

e) ***SSTD***

(330) Arvestades strateegilist otsust Prantsusmaa turult väljuda, oli otsus müüa SSTD 0,2 miljoni euro eest (vt üksikasjalikult käesoleva otsuse 2. osa) IFB jaoks kõige soodsam lahendus.

([49]) Vt. Euroopa Kohtu 14. septembri 1994. aasta otsus kohtuasjas Hispaania *vs.* komisjon, nn Hytasa asjas tehtud otsus (C-278/92, C-279/92 ja C 208/92, EKL 1999, lk I-4103) punkt 22 ning komisjoni 22. juuli 1998. aasta otsus SDBO asjas.

f) ***Järeldus***

(331) Komisjon leiab, et IFB loovutas oma osalused Prantsusmaal vähima võimaliku kuluga ja seetõttu piirdus IFB ülejäänud tegevuse elujõulisuse seisukohast vajaliku osaluste loovutamise rahastamine SNCB poolt miinimumiga.

b) **Eigenbeitrag der Beihilfeempfängerin**

(332) 1999. aasta suuniste punktis 40 märgitakse:

„Abisaajatelt oodatakse omavahenditest tehtavat olulist makset ümberkorraldamiskava heaks, sealhulgas äriühingu säilimiseks ebaoluliste varade müügi või turutingimustes toimuva välisfinantseerimise kaudu."

(333) Menetluse algatamise kirjas (punkt 270) märkis komisjon, et ümberkorralduskava kohaselt ei näi IFB oma ümberkorraldamist ise olulises osas finantseerivat ning seetõttu kahtleb komisjon selles, kas IFB poolne ümberkorraldamise omafinantseering on küllaldane.

(334) Vastuses menetluse algatamise kirjale selgitas Belgia üksikasjalikult, mida tema peab IFB poolseks ümberkorraldamise omafinantseeringuks (vt käesoleva otsuse 3. osa punktid 194–201).

(335) Komisjon annab Belgia selgitustele järgmise hinnangu:

i) *Ümberkorraldamise kulud*

(336) Komisjon alustab sellest, et teeb kindlaks ümberkorraldamise kogukulud, tootlikkuse optimeerimise kulud ja käibekapitali vajaduse vähenemise.

Ümberkorraldamise kulud	
Tegevuse puhaskahjum	2,749
Erakorralised kulud	0,032
Käibekapitali vajaduse suurenemine	12,998
Kompenseerivad investeeringud mitterahalisse põhivarasse	6,611
Investeeringud finantspõhivarasse	1,882
Intresside maksmine teistele ettevõtjatele peale SNCB	2,351
Rahalise võla tagasimaksed	16,599
SNCB-le võla ja intresside osaline tagasimakse	81,7
Maksuvõlad	0,077
Kokku	125,56

(337) Komisjon leiab, et tema varasema otsustamispraktika kohaselt ([50]) tuleb põhjendatult lähtuda ülaltoodud tabelis kajastatud kuludest ja mitte Belgia esitatud kuludest (vt punktis 184 toodud tabel) ning seda eelkõige järgmistel põhjustel:

— tegevuskahjum (raha äravool). Belgia lisas ümberkorralduskulude hulka 27,916 miljonit eurot kui „tegevuse *bruto* kahjumi". Komisjon leiab oma praktikale ([51]) tuginedes, et ümberkorralduskulude hulka saab lugeda üksnes tegevuse *neto* kahjumi. Need kulud saadakse, kui lahutada ümberkorraldusperioodil tekkinud tegevuse brutokahjumist (27,916 miljonit eurot) ümberkorraldusperioodil saavutatud tootlikkuse kasv (25,167 miljonit eurot). Seetõttu on tegevuse netokahjum 2,749 miljonit eurot;

— käibevahendite vajaduse muutmine. Kulude ja omafinantseeringu osas märgib Belgia ära käibevahendite vajaduse muutumise ([52]). Komisjoni varasema praktika ([53]) kohaselt tohib ümberkorralduskuludena arvesse võtta üksnes käibevahendite vajaduse netokasvu, mis on 12,998 miljonit eurot ([54]);

— kontsernisisesed ülekanded. Belgia lisas ümberkorralduskulude hulka rubriigis „investeeringud finantspõhivarasse" kontsernisisesed ülekanded, mis olid seotud kontserni Belgia osaluste koondamisega. Need ülekanded olid järgmised: Haeger & Schmidt International'ile (IFB 100 % osalusega Saksamaa tütarettevõte, mida on üksikasjalikult kirjeldatud menetluse algatamise kirja 2. osa punktis 47) kuulunud

([50]) Vt komisjoni 5. detsembri 2005 otsus ABX Logistics'i asjas, toimik C 53/03, punkt 247.

([51]) Vt komisjoni 5. detsembri 2005 otsus ABX Logistics'i asjas, toimik C 53/03, punkt 247.

([52]) Suurenemine on selgitatav vajadusega finantseerida ümberkorraldusperioodi alguses käimasolevaid töid, katta klientide vastu olevate nõuete ja tarnijate ees olevate võlgade vahe ning säilitada piisav likviidsus. Vähenemine toimus ümberkorraldusperioodi keskpaiku ja selle lõpus: nii vabanes 2004. ja 2005. aastal IFB-l käibevahendite vajaduse languse tõttu umbes 2,7 miljonit eurot. See sai võimalikuks tänu sellele, et 50 % osaluse müümisel äriühingus OCHZ saadi tagasi selle käibevahendid 0,9 miljoni euro ulatuses ning et võrreldes 2003. aastaga lühendati alates 2004. aastast klientide antavaid maksetähtaegu, kusjuures tarnijatele maksmist jätkati vanaviisi.

([53]) Vt komisjoni 5. detsembri 2005. aasta otsus asjas ABX Logistics, juhtum C 53/03, punkt 247.

([54]) See tulemus on saadud järgmiselt: 7,685 miljonit eurot (suurendamine Belgias) + 8,000 (suurendamine Prantsusmaal) – 2,687 miljonit eurot (vähendamine), vt. 3. osa punktis 184 esitatud tabel.

RKE (Belgia äriühing, mida on üksikasjalikult kirjeldatud menetluse algatamise kirja 2. osa punktis 47) aktsiad anti üle IFB-le, kellele need kuuluvad nüüd otse, mitte enam kaudselt Haeger & Schmidt International'i kaudu. Selle tehingu hind oli 1,6 miljonit eurot ning selle eest maksti 0,6 miljoni eurot rahas ja 1 miljoni euro ulatuses vähendas IFB oma (jooksevkonto) võlanõudeid Haeger & Schmidt International'i vastu.

Komisjon leiab, et seda tehingut, mis kujutab endast IFB kontsernisisest vara ülekandmist, ei saa ümberkorralduskuluna arvestada, kuna kontserni tasandil ei ole sellel mingisugust finantsmõju. Tegelikult vastab IFB 0,6 miljoni euro suurusele kulule Haeger & Schmidt International'i 0,6 miljoni euro võrra paranenud tulem, mis nähtub konsolideeritud raamatupidamisaruandest kui kontserni kasumi suurenemine.

ii) *SNCB finantseering ja IFB omafinantseering*

(338) SNCB finantseeris ümberkorraldamist 95,3 miljoni euroga. Nagu nähtub punktidest 199–237, on tegemist Belgia riigiga seostava finantseeringuga. Finantseerimine toimus krediidi ning edasilükatud võlanõuete ning nendega seotud intresside kapitaliks konverteerimise teel.

(339) Erinevalt 2004. aasta suuniste punktist 43 ei välistata 1999. aasta suunistes seda, et ettevõtja omafinantseering seisneb tulevases oodatavas kasumis. Komisjon leiab, et 1999. aasta suuniste raames võib tulevast oodatavat kasumit käsitleda omafinantseeringuna, kui see tulevane kasum on prognoositav ümberkorralduskava ettevalmistamise ajal.

(340) IFB finantseeris oma ümberkorraldamist esmalt aastateks 2004, 2005 ja 2006 prognoositud kasumiga, mis oleks pidanud olema kokku 10,5 miljonit eurot. Nagu eespool selgitatud, põhines see kasumiprognoos IFB-le ümberkorralduskava koostamise ajal teada olnud faktilistel andmetel, nagu uute oluliste lepingute sõlmimine, tööjõu vähendamisega seotud palgakulu vähenemine ning ümberkorralduskavas ette nähtud koostöövormid. Seetõttu leiab komisjon kokkuvõttes, et kõnealune tulevane kasum oli ümberkorralduskava ettevalmistamise ajal prognoositav.

(341) Lisaks finantseeris IFB ümberkorraldamist oma finantstuludest, mis saadi IFB pangakontodele kogunenud intressidest ning mille suuruseks oli kokku 1,4 miljonit eurot. Nagu punktis 187 märgitud, olid need tulevased tulud ümberkorralduskava ettevalmistamise ajal prognoositavad.

(342) Mitterahalise põhivara müügist eraõiguslikele äriühingutele saadud rahast finantseeriv IFB ümberkorraldamist 4,771 miljoni euroga. Lisaks erineva suhteliselt väheolulise vara müügile, millest saadi kokku 0,271 miljonit eurot, seondus see osa finantseeringust peamiselt OCHZ terminalis kasutatud vara loovutamisega 2004. aastal. OCHZi vara kaasomandiosa (50 %) loovutati 4,5 miljoni euro eest.

(343) Finantspõhivara müügist, see tähendab eraõiguslike äriühingute väikeste osaluste müügist sai IFB 9,287 miljonit eurot. See tulu saadi osalustest loobumisest järgmistes äriühingutes:

— Autocare Europe ja IFB France aastal 2003;

— GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA ning Brussels Terminal Intermodal SA aastal 2004 ning

— CNC Ferry Boats Intermodal aastal 2005.

Nagu märgitud punktis 187, olid need tulevased tulud prognoositavad ümberkorralduskava ettevalmistamise ajal.

(344) Komisjon leiab, et Belgia on tõendanud, et IFB vähendas eelkirjeldatud eraõiguslike ettevõtjate müügiga oma tegevust põhitegevusalal.

(345) Krediidiasutustelt võetud laenudest sai IFB aastatel 2003–2006 kokku 3,3 miljonit eurot. Neid laenusid on üksikasjalikult käsitletud menetluse algatamise otsuse punktides 75–79. Need saadi turutingimustel ja ilma SNCB tagatise või Belgia riigi poolt krediidiasutusele antud tagatiseta.

(346) Viimaks hõlmab IFB omafinantseering ka erakorralistest tuludest saadud 1,105 miljonit eurot. Need erakorralised tulud vastavad mitterahalise põhivara müügist saadud lisandväärtusele (peamiselt EAOS-vagunid ning terminalide liikuvvahendid).

(347) Komisjon leiab, et IFB finantseeris ise enda ümberkorraldamist kokku 24,927 miljoni euroga.

Kasum aastatel 2004–2006	10,429
Finantstulud	1,368
Mitterahalise põhivara müük	4,771
Finantspõhivara müük	9,287
Krediidiasutustelt saadud laenud	3,300
Erakorralised tulud	1,105
Kokku	30,26

Kokkuvõte omafinantseeringu kohta

(348) Kokkuvõttes finantseeris IFB ümberkorraldamise kulusid (mis ulatusid kokku 125,56 miljoni euroni) 95,3 miljoni euro ehk 76 % ulatuses SNCB. See finantseering on seostatav Belgia riigiga. 30,26 miljoni euro ehk 24 % ulatuses kandis need kulud IFB ise.

(349) Käesoleval juhul tuletab komisjon meelde, et 1999. aasta suunistes ei kehtestata omafinantseeringu miinimummäära, vaid nõutakse üksnes olulise omafinantseeringu olemasolu. Kuivõrd aga 2004. aasta suunistes, mis käesoleval juhul küll kohaldatavad ei ole, nõutakse enam kui 50 % omafinantseeringut, siis peab komisjon vajalikuks meenutada kõnealuse ümberkorraldamisega seotud erilisi raskusi (millest sõltus otseselt 250 töökohta Belgias), väärtuse olulisi vähendamisi (raudteevagunite arvu vähendamine 49 % võrra ja mitmete terminalide loovutamine) ning kombineeritud vedude ehk valdkonna, kus IFB peamiselt tegutses, tähtsust Euroopa Liidu veopoliitikas.

(350) Komisjon leiab, et 24 % omafinantseeringu näol on neil asjaoludel tegemist olulise omafinantseeringuga, arvestades seejuures IFB ettevõtte suurust ning tema finantsseisundit enne ümberkorraldamist.

4.2.2.4. Iga-aastane aruanne ning „üks ja ainus kord"

(351) 1999. aasta suuniste punktides 45 ja 48 on märgitud järgmiselt:

„(45) Komisjon peab asjaomaste liikmesriikide poolt edastatud korrapäraste üksikasjalike aruannete kaudu saama kinnitust ümberkorraldamiskava nõuetekohase rakendamise kohta.

(48) Et vältida ebaõiglast abi andmist äriühingutele, tuleks ümberkorraldamisabi anda ainult üks kord. Teatades komisjonile kavandatavast ümberkorraldamisabist, peab liikmesriik täpsustama, kas asjaomane äriühing on minevikus juba saanud ümberkorraldamisabi, kaasa arvatud enne käesolevate suuniste jõustumist antud abi ning igasugune muu abi, millest ei ole teatatud. Kui äriühing on sellist abi juba saanud ja kui ümberkorraldamisperioodi lõppemisest või kava rakendamise peatamisest on möödunud vähem kui 10 aastat, lubab komisjon tavaliselt uut ümberkorraldamisabi ainult erandlike ja ettenägematute asjaolude korral, mille eest äriühing ei vastuta. Ettenägematuteks asjaoludeks loetakse selliseid asjaolusid, mida ümberkorraldamiskava koostamisel ei olnud kuidagi võimalik ette näha."

(352) Nagu menetluse algatamise otsuses (punkt 271) juba leiti, nõustus Belgia valitsus esitama komisjonile aruande, et komisjon saaks hinnata, kas ümberkorralduskava on ellu viidud vastavalt Belgia ametiasutuste võetud kohustustele.

(353) Samuti on menetluse algatamise otsuses (punkt 271) leitud, et „ühe ja ainsa korra" kriteerium on täidetud.

5. **KOKKUVÕTE**

(354) Komisjon leiab, et Belgia võttis osa kõnealustest abimeetmetest õigusvastaselt ning rikkudes asutamislepingu artikli 88 lõiget 3. Võetud meetmete uurimine näitas siiski, et osaliselt ei ole tegemist riigiabi andmisega ning ülejäänud osas on see ühisturuga kokkusobiv,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Société Nationale des Chemins de Fer Belges'i poolt Inter Ferry Boats SA Belgias toimuva tegevuse ümberkorraldamise ning Inter Ferry Boats SA Prantsusmaa tütarettevõtete osalustest loobumise finantseerimine kokku summas 95,3 eurot on seostatav Belgia riigiga ja Belgia riigi poolt ellu viidud ning kujutab endast ümberkorraldamiseks antud riigiabi, mis on ühisturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Belgia Kuningriigile.

Brüssel, 24. aprill 2007

Komisjoni nimel

asepresident

Jacques BARROT