II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. április 24.)

a Belgium által az InterFerryBoats javára hozott támogatási intézkedésről (C 46/05 [ex NN 9/04 és ex N 55/05])

(az értesítés a C(2007) 1180. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia és holland nyelvű szöveg hiteles.)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/608/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térséget létrehozó megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

azt követően, hogy az említett cikkeknek megfelelően felhívták az érdekelteket az észrevételeik megtételére,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. NN 9/04 és N 55/05 ügy

(1) A 2003. augusztus 12-én kelt, és a Bizottságnál 2003. augusztus 20-án iktatott levélben (TREN/A(03)27718) a belga hatóságok olyan megmentési célú és szerkezetátalakítási intézkedéseket jelentettek be a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének értelmében, amelyeket a Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB – Belga Államvasutak) hozott az Inter Ferry Boats (IFB) elnevezésű leányvállalata javára egy 2003. április 7-én kötött keretszerződés keretében.

(2) 2003. október 13-án (D(03)17546) a Bizottság felhívta a belga hatóságokat, hogy adjanak kiegészítő tájékoztatást a Bizottság számára. E tárgyban 2003. december 12-én kétoldalú találkozóra került sor a belga hatóságokkal. E találkozó során benyújtották a Bizottsághoz az IFB szerkezetátalakítási tervét.

(3) A belga hatóságok a 2004. január 7-én kelt, a Bizottságnál 2004. január 13-án iktatott levélben (TREN/A(04)10708) válaszoltak a Bizottság levelére. E levélből az derül ki, hogy a bejelentett intézkedéseket engedélyezték. Ebből következően az ügyet NN 9/04 számon iktatták. 2004. április 30-án sor került egy második találkozóra is. A belga hatóságok a 2004. június 15-én kelt, a Bizottságnál 2004. június 21-én iktatott levélben (TREN/A(04)23691) megküldték a Bizottság által e találkozó során kért kiegészítő dokumentumokat.

(4) A 2005. január 26-i levélben (D(05)100339) a Bizottság kiegészítő tájékoztatásra hívta fel a belga hatóságokat, amely információkat a 2005. március 25-én kelt, a Bizottságnál 2005. március 30-án iktatott levélben (TREN/A(05)7712) küldték meg.

(5) 2005. január 28-án kelt levelükben (SG(2005)A1133) a belga hatóságok tájékoztatták a Bizottságot az SNCB azon szándékáról, hogy kiegészítő tőkeemelést kíván végrehajtani az IFB-nél, amelyet a 2003. augusztus 12-én bejelentett megállapodások nem tartalmaztak. A Bizottság ezt N 55/2005 számon bejelentésként iktatta.

(6) A 2005. március 29-i levélben (D(05)106199) a Bizottság kiegészítő tájékoztatásra hívta fel a belga hatóságokat, amely információkat a 2005. április 28-án kelt, a Bizottságnál 2005. május 3-án iktatott levélben (SG(2005)A(05)4155) küldték meg.

(7) A 2005. május 31-i levélben (D(05)111096) a Bizottság kiegészítő tájékoztatásra hívta fel a belga hatóságokat, amely információkat a 2005. június 30-án kelt, a Bizottságnál 2005. július 1-jén iktatott levélben (TREN/A(05)16598) küldtek meg.

(8) 2005. szeptember 16-án munkaértekezletre került sor a Bizottság és a belga hatóságok között. Ezen értekezlet során a Bizottság kiegészítő információkat kért a belga hatóságoktól, amely információkat a 2005. október 21-én kelt, a Bizottságnál 2005. október 24-én iktatott levélben (TREN/A(05)27067) küldték meg.

1.2. **C 46/05 ügy**

(9) 2005. december 7-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Belgiumot arról a határozatáról, hogy a kérdéses intézkedések tekintetében megindítja a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárást.

(10) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatát közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([1]). A Bizottság felhívta az érdekelt feleket a kérdéses intézkedéssel kapcsolatos észrevételeik megtételére. A Bizottság nem kapott észrevételeket e tárgyban az érdekelt harmadik személyektől.

(11) Belgium az eljárás megindításáról szóló levélre a 2006. február 14-én kelt, a Bizottságnál 2006. február 15-én TREN/A/13934 számon iktatott levéllel válaszolt. Ugyanazon, 2006. február 14-én kelt levelével visszavonta 2005. január 28-i bejelentését.

(12) A Bizottság szervezeti egységei és a belga hatóságok közötti munkaértekezletekre 2006. június 1-jén és 2006. július 25-én került sor. A belga hatóságok a 2006. június 29-én kelt, a Bizottságnál ugyanazon a napon TREN/A/25806 számon iktatott levélben, a 2006. szeptember 20-án kelt, a Bizottságnál ugyanazon a napon TREN/A/32665 számon iktatott levélben, és a 2006. november 16-án és 21-én kelt, a TREN/A/37638 és TREN/A/37981 számon iktatott levélben küldték meg a kiegészítő információkat.

([1]) HL C 159., 2006.7.8., 2. o.

(13) A 2006. november 30-án kelt, a Bizottsághoz 2006. december 5-én beérkezett és TREN/A/39219 számon iktatott levélben a belga hatóságok átadtak egy Karel Vinck által írt levelet, amely ezt az ügyet érinti. A Belga hatóságok azért küldték ezt a levelet, hogy alátámasszák állításukat, amely szerint az SNCB határozatai ebben az ügyben nem Belgiumnak, hanem egyedül az SNCB-nek tudhatók be.

(14) 2007. február 5-én kelt levelében (D(07)302095) a Bizottság kiegészítő információk szolgáltatására hívta fel a belga hatóságokat. Belgium ezeket az információkat a 2007. február 6-án kelt, a Bizottságnál 2007. február 7-én iktatott levélben (A(07)24246), a 2007. február 8-án kelt, a Bizottságnál 2007. február 9-én iktatott levélben (A(07)23613), a 2007. február 13-án kelt, a Bizottságnál 2007. február 15-én iktatott levélben (A(07)24201), és a 2007. február 15-én kelt, a Bizottságnál 2007. február 16-án (A(07)24362) iktatott levélben küldte meg.

(15) 2007. március 15-én kelt levelében (D(07)306248) és a 2007. március 16-án tartott munkaértekezlet során a Bizottság kiegészítő információk szolgáltatására hívta fel a belga hatóságokat. Belgium a 2007. március 30-án kelt, a Bizottságnál ugyanazon a napon iktatott levelében (A(07)28411) küldte meg ezeket az információkat.

2. **A MEGMENTÉSI CÉLÚ ÉS SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES BEMUTATÁSA**

2.1. **Az IFB megmentésére és szerkezetátalakítására irányuló keretszerződés felei**

2.1.1. *IFB*

2.1.1.1. A társaság bemutatása

(16) Az IFB egy belga jog szerinti részvénytársaság. Az SNCB rendelkezik a saját tőke 89,03 %-ával. A többi részvényes a CNC Transports, egy 93,8 %-ban az SNCF tulajdonában álló leányvállalat (7,41 %), az ICF (2,08 %), és az EWS (English Welsh and Scottish Railway – 1,22 %).

(17) Az IFB 1998. április 1-jén jött létre a következő három társaság egyesülésével: Ferry Boats SA, Interferry SA és az Edmond Depaire Ltd. „vasúti” ágazata. Amint Belgium egy cégkivonattal igazolta, ez az egyesülés beolvadással történt, amelynek során az Interferry SA beolvadt a Ferry Boats SA-ba; ezt követően apportálták az Edmond Depaire Ltd. vasúti ágazatát az egyesüléssel létrejött jogalanyba. Az IFB tehát az 1923-ban létrehozott Ferry Boats jogutódja.

(18) Az IFB főként kétféle tevékenységet folytat, logisztikai szolgáltatásokat nyújt a vasúti szállítás és a kombinált szállítás tekintetében (IFB Logistics), és szárazföldi terminálokat üzemeltet a kombinált szállítás tekintetében (IFB Terminals). A vállalkozás tevékenységeit a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló levél 16–29. pontja mutatta be részletesen.

(19) E tevékenységekhez hozzá kell még adni azokat a tengeri és szárazföldi terminálokat üzemeltető társaságokban, valamint közlekedési társaságokban fennálló részesedéseket és leányvállalatokat, amelyekkel az IFB rendelkezik vagy rendelkezett Belgiumban és külföldön. E részesedéseket és leányvállalatokat a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló levél 30. és azt követő pontjai mutatták be részletesen. Belgium tájékoztatta a Bizottságot, hogy az eljárás megindításáról szóló levélben szereplő egyes ténybeli információk nem teljes mértékben pontosak, vagy azóta változtak. Az eljárás megindításáról szóló levél keletkezése óta bekövetkezett ténybeli változásokat a következő pontok tartalmazzák. Egyéb tekintetben utalás történik az eljárás megindításáról szóló határozatra (30–49. pont).

(20) Az IFB részesedései belgiumi terminálokban Az IFB kivonult a zeebruggei terminálból. Az eljárás megindításáról szóló levél 39. pontjában az szerepel, hogy az IFB eladta részesedését az OCHZ érdekcsoportnak. Valójában az IFB a Hesse-Noord Natie-nak adta el a részesedését, amellyel együtt üzemeltette ezt a terminált.

(21) Az eljárás megindításáról szóló levél 41. pontjában az szerepel, hogy az IFB rendelkezik a Dry Port Mouscron-Lille társaság 16,76 %-ával. Belgium tájékoztatta a Bizottságot, hogy a társaság 2006. június 29-i tőkeemelése következtében, amelyben az IFB nem vett részt, valamint egy magánbefektetőnek, a DELCATRANS-nak a társaság tőkéjébe történő belépésével, az IFB részesedése 11,07 %-ra csökkent.

(22) Az IFB részesedései franciaországi terminálokban Az IFB 2006 őszén eladta a CMA-CGM-nek a Nord France Terminal International OU-ban (a továbbiakban NFTI-ou) fennálló 30 %-os részesedését. E tranzakció következtében az IFB csak 2 %-os részesedéssel rendelkezik Franciaországban a CNC Transports társaságban, amely elnevezése azóta Naviland Cargóra változott.

2.1.1.2. Az érintett piacok és az IFB piaci részesedései

(23) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban (50–54. pont) megállapította, hogy az IFB Logistique tevékenységei tekintetében két különböző termékpiacot kell elkülöníteni, azaz a szállítási tevékenységeket és a logisztikai tevékenységeket. E piacokat nemzeti piacként határozták meg, és az IFB Logistics piaci részesedését 2 % és 5 % között állapították meg.

(24) Ami a terminálok piacait illeti, az eljárás megindításáról szóló határozat (55–59. pont) különbséget tett a szárazföldi és tengeri terminálok között. Az IFB időközben kivont minden tőkét a tengeri terminálokban fennálló érdekeltségeiből. Sem az érdekelt felek, sem Belgium nem vitatta az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt meghatározást.

(25) A vasúti árufuvarozás piaca e két piachoz kapcsolódik. E piac 2003 óta állt nyitva a Belgiumból kiinduló és Belgiumba irányuló nemzetközi árufuvarozás számára, amint azt a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv ([2]) előírja. A nemzetközi árufuvarozás e megnyitása a nemzeti árufuvarozási piac 2007. január 1-jei megnyitásával vált teljessé, amit a 91/440/EGK irányelv ír elő, és amelyet Belgiumban a 2005. december 13-i királyi rendelettel hajtottak végre.

2.1.2. *Az SNCB*

(26) Az SNCB a Belga Államvasutakat létrehozó 1926. július 23-i belga törvénnyel. ([3]) jött létre. 1992. október 14-e ([4]) óta autonóm közvállalkozás és közjogi részvénytársaság ([5]).

(27) A belga állam 2005. január 1-jén szerkezetátalakítást hajtott végre az SNCB-nél. Az SNCB-t három elkülönült társaságra osztották, azaz:

— az SNCB Holding, egy holdingtársaság, amely 100 %-os részesedéssel rendelkezik a két másik társaságban, amelyek a következők:

— az Infrabel, a vasúti infrastruktúra működtetője, és

— az új SNCB, amely szállítási szolgáltatásokat ellátó vasúttársaság.

A belga állam 100 %-os társasági részesedéssel rendelkezik az SNCB Holdingban.

(28) Az SNCB vezető testületei az igazgatótanács, az igazgatási bizottság és az ügyvezető igazgató. Az igazgatótanács 10 tagból áll, az ügyvezető igazgatót is beleértve. Az igazgatókat a király nevezi ki a Miniszterek Tanácsában meghozott rendelettel.

([2]) HL L 237., 1991.8.24., 25. o.
([3]) Moniteur Belge, 1926. július 24.
([4]) A Belga Államvasutak első ügyviteli szerződésének jóváhagyásáról és az e társaságra vonatkozó intézkedések megállapításáról szóló, 1992. szeptember 30-i királyi rendelet hatályba lépésének napja. Moniteur Belge, 1992. október 14.
([5]) Amint azt az egyes gazdasági közvállalkozások reformjáról szóló, 1991. március 21-i törvény meghatározza. Moniteur Belge, 1991. március 27.

(29) A belga kormányt egy kormánybiztos képviseli az igazgatótanácsban. A kormánybiztos a belga hatóságokhoz fordulhat a közfeladat ellátásán kívüli tárgyról szóló igazgatótanácsi határozat megsemmisítése céljából, ha ez a határozat „*veszélyezteti […] a közfeladat végrehajtását*" (a törvény 23. cikkének (2) albekezdése).

2.2. **Az IFB-nél 2001-ben és 2002-ben felmerült pénzügyi nehézségek**

(30) Helyénvaló először a pénzügyi nehézségekhez vezető okokat elemezni, és aztán bemutatni az IFB és az SNCB vezetői által hozott döntéseket.

2.2.1. *A pénzügyi nehézségek*

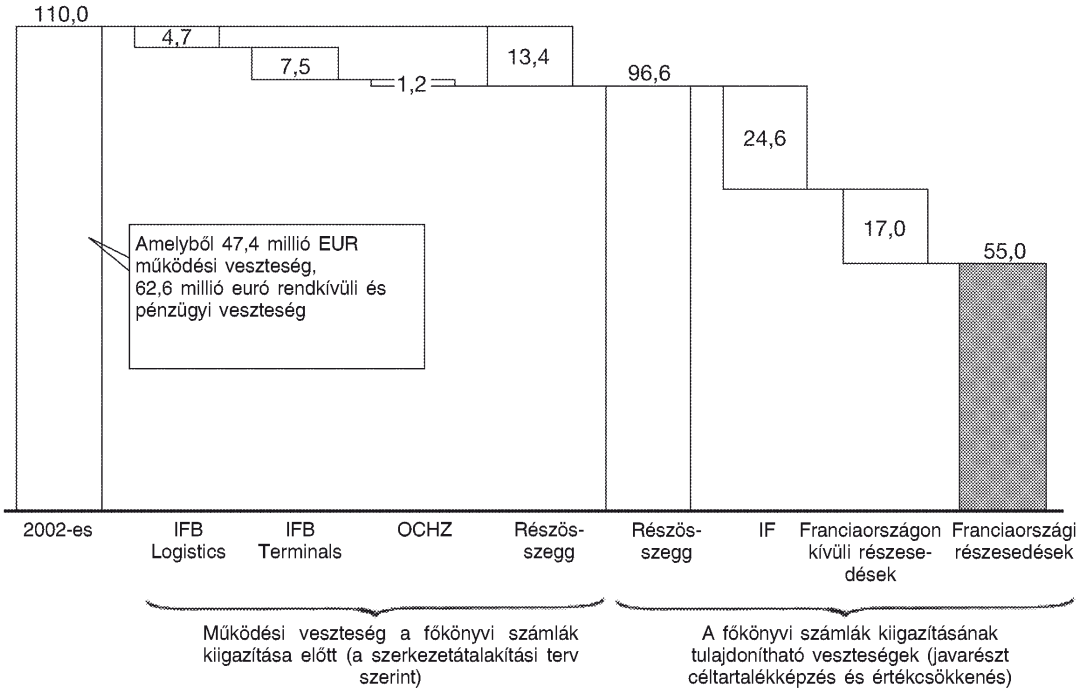
(31) Az IFB nehézségeinek fő oka a franciaországi részesedéseinél – amelyek közül valamennyi Dunkerque kikötőjében található – 2001-ben és 2002-ben felmerült pénzügyi nehézségekben rejlik. A pénzügyi nehézségek az „IFB Logistics" és az „IFB Terminals" tevékenységeit is érintették, amelyek veszteséget realizáltak 2002-ben.

(32) Amint azt az 1. ábra bemutatja, az IFB veszteségének teljes összege a 2002. üzleti évben elérte a 110 millió EUR-t. Ebből 12,2 millió EUR volt a főkönyvi számlák kiigazítása előtti működési veszteség az IFB Logistics (4,7 millió EUR) és az IFB Terminals (7,5 millió EUR) szintjén. Ehhez adódik még egy 1,2 milliós működési veszteség, az OCHZ-ben fennálló részesedés szintjén. Ez az összesen 13,4 millió EUR-s veszteség az összes veszteség 12 %-a. A 2002-ben bekövetkezett veszteség fennmaradó része, azaz 96,6 millió EUR a főkönyvi számlák kiigazítása keretében végzett értékcsökkenésből és céltartalékképzésből ered, amire a társaságnál Franciaországban és Belgiumban felmerült problémák következtében volt szükség. Ezen értékcsökkenések és céltartalékképzések 75 %-a az IFB részesedéseiből származik. E törtrész 76 %-a a franciaországi részesedéseket érinti.

1. ábra

A 2002-es veszteségek bontása

(Millió EUR)



Forrás: Szerkezetátalakítási terv IFB, 24/03/2003; IFBKontrolling

2.2.2. *Az IFB és az SNCB vezetősége által hozott döntések*

(33) 2000. végétől az IFB nem fizette ki azokat a számlákat, amelyeket az SNCB küldött neki vasúti szolgáltatásaiért. 2001-ben és főként 2002-ben folytatódott ez a gyakorlat, amelyet az SNCB tolerált. Így az IFB 2003. január végén már összesen 63 millió EUR-nyi kifizetetlen SNCB-számlával rendelkezett. E számlák ki nem fizetése magyarázza, hogy az IFB hogyan tudott fennmaradni súlyos pénzügyi nehézségei ellenére.

(34) 2002. május 21-én az IFB igazgatótanácsa megállapította, hogy a 2000 végétől elszenvedett veszteségek következtében szavatoló tőkéje a saját tőke fele alá csökkent. Amint azt a belga társasági törvény 633. cikke előírja, az IFB összehívta a részvényesek rendkívüli közgyűlését.

(35) E közgyűlés során az SNCB, mint többségi részvényes előterjesztette azon kötelezettségvállalását, hogy az IFB-t a működési költségek tekintetében 2,5 millió EUR-s előleggel támogatja. Az SNCB e kötelezettségvállalását az SNCB igazgatótanácsa jóváhagyta. E kötelezettségvállalás alapján a részvényesek elhatározták, hogy ideiglenesen folytatják az IFB tevékenységeit, és felkérték az IFB igazgatótanácsát, hogy dolgozzon ki teljes szerkezetátalakítási tervet, amely kiterjed a leányvállalatokra és a terminálok igazgatására.

(36) Az SNCB igazgatótanácsa a 2002. július 19-i ülésén mérlegelte az IFB-leányvállalat helyzetét. Az IFB ügyvezető igazgatója bemutatta a csoport helyzetét; ezután az igazgatótanács a következő határozatot hozta: „*Az igazgatótanács egyetértését fejezi ki egy 2,5 millió EUR-s készpénzapport tekintetében, amely az IFB készpénzigényének biztosításához és fennmaradásának szavatolásához szükséges, 2002 októberének végéig (ez az összeg egy valószínű tőkeemelés előlegének minősül).*"

(37) 2002 második félévében, az igazgatótanács jóváhagyását követően a 2 500 000 EUR-s előleget az SNCB a következő ütemezés szerint folyósította az IFB-nek:

— 2002.8.6.: 1 000 000 EUR folyósítása

— 2002.9.17.: 1 000 000 EUR folyósítása

— 2002.9.30.: 500 000 EUR folyósítása

(38) Ezt az előleget 3,1 %-os kamat terhelte, és teljes egészében 2003 júliusában térítették vissza. E visszatérítésre két szakaszban került sor:

— 2003. július 15-én az IFB 1 500 000 EUR-t fizetett vissza ebből az összegből, valamint 40 422,04 EUR összegű kamatot,

— 2003. július 23-án az IFB visszafizette a fennmaradó 1 000 000 EUR-t, valamint az azt terhelő 26 883,35 EUR kamatot az SNCB-nek.

(39) 2002. szeptember 19-én az IFB ügyvezető igazgatója megbízott két revizort, hogy állítson össze külön jelentést a vállalkozás pénzügyi helyzetének értékelésére. Tekintettel e jelentés következtetéseire – amely jelentést 2002. december 4-én nyújtották be az IFB-hez, és azt követően az SNCB-hez – az SNCB igazgatótanácsa 2002. december 20-án elvben beleegyezett az IFB tőkéjének felemelésébe. 2002. december 24-én az IFB részvényeseinek rendkívüli közgyűlése is elfogadta ezt a javaslatot.

(40) Az IFB vezetése a McKinsey tanácsadó cég támogatásával szerkezetátalakítási tervet dolgozott ki az IFB számára. E szerkezetátalakítási terve – amelyet e határozat (73)–(86) preambulumbekezdése mutat be részletesen – az IFB igazgatótanácsa 2003. március 23-án hagyta jóvá.

(41) Ezt követően a két társaság (az IFB és az SNCB) vezetése az „IFB szerkezetátalakításáról szóló keretszerződés" keretében meghatározta az IFB megmentésének és szerkezetátalakításának részleteit; a szerződést a két társaság 2003. április 7-én írta alá. A részvényesek második rendkívüli közgyűlése során az IFB részvényesei egyetértésüket fejezték ki az IFB tevékenységeinek e keretszerződés alapján történő folytatása tekintetében.

2.3. **A 2003. április 7-i, „az IFB szerkezetátalakításáról szóló, az SNCB és az IFB közötti keretszerződés" szerinti megmentési célú és szerkezetátalakítási intézkedések**

(42) A keretszerződés 2. cikke kimondja, hogy a felek által kölcsönösen elfogadott intézkedések végrehajtására két fázisban, azaz egy megmentési és egy szerkezetátalakítási fázisban kerül sor.

2.3.1. *A megmentési célú intézkedések alkalmazásának szabályai és feltételei*

(43) A keretszerződés 3. cikke a következő megmentési célú intézkedéseket írja elő:

— 5 millió EUR-s visszatérítendő előleg nyújtása,

— legfeljebb 15 milliós hitelkeret nyújtása,

— ideiglenes fizetési haladék nyújtása az IFB-nek az SNCB felé fennálló 63 millió EUR-s kötelezettségei tekintetében.

(44) Ezen intézkedések tartama 12 hónapra korlátozódott; mindazonáltal a felek közös megegyezése alapján hallgatólagosan meghosszabbodott a tőkeemelés időpontjáig.

(45) A visszatérítendő előlegre és a hitelkeretből felhasznált összegekre alkalmazandó kamatláb megegyezik a Bizottság által az állami támogatásokra alkalmazott referencia-kamatlábbal. A kamatokat tőkésítik, és azok megfizetésére az esedékes hitelvisszafizetéskor kerül sor.

(46) A 63 millió EUR-s kötelezettségre 5,4 %-os szerződéses késedelmi kamatot állapítanak meg. A kamatokat tőkésítik, és azok kifizetésére az esedékessé váló főkövetelés megfizetésekor kerül sor.

(47) Az IFB-től a kötelezettségek és a hitelkeret tekintetében az SNCB-nek járó kamatok 2002-ben 2,2 millió EUR-t, 2003-ban 3,9 millió EUR-t, 2004-ben 4,7 millió EUR-t, 2005-ben 5,2 millió EUR-t tettek ki és 2006-ban 4,4 millió EUR-nak felelnek majd meg.

(48) A szerződés 7. cikke előírja, hogy az IFB lemond az SNCB-vel szembeni kötelezettségei elévüléséről.

(49) Ezen intézkedések összességét a keretszerződés aláírásától, azaz 2003. április 7-től kezdve hajtották végre. Az IFB eközben nem használta fel a visszatérítendő előleget.

2.3.2. *A szerkezetátalakítási intézkedések alkalmazásának szabályai és feltételei*

(50) A keretszerződés „a »szerkezetátalakítási intézkedések« alkalmazási szabályai” című 4. cikke a következőképpen szól:

„A Felek megerősítik azon szándékukat, hogy végrehajtják a következő intézkedéseket, amennyiben azok megfelelnek a két fél igazgatótanácsa, a belga állam és szükség esetén az EK által jóváhagyott szerkezetátalakítási tervnek, az IFB részvényesei általi jóváhagyásra is figyelemmel:

— A visszatérítendő 5 millió EUR összegű előleg tőkévé alakítása

— A hitelkeret felhasznált részének tőkévé alakítása, legfeljebb 15 millió EUR-s összegig […]

— A 63 millió EUR-s […] kötelezettségek tőkévé alakítása

— Esetlegesen, és azzal a feltétellel, hogy a két fél kölcsönösen elfogadja, kiegészítő tőkeemelés […]”

(51) E tőkeemelés végrehajtása a keretszerződés 5. cikkében előírt felfüggesztő feltételtől függ, azaz az állami támogatási szabályok tekintetében a Bizottság általi jóváhagyástól. Az 5. cikk a következőképpen szól:

„Az SNCB által tett kötelezettségvállalások […] a következő felfüggesztő feltételtől függenek. A felek felkérik a belga államot, hogy a lehető leggyorsabban juttassa el ezt a keretszerződést az EK-nak. A felek arra is felkérik a belga államot, hogy amennyiben ezen adatközlés keretében az EK jogosan úgy látja, hogy [a keretszerződés] (az EK-Szerződés 87. cikke szerinti) állami támogatást foglal magában, jelentse be [a keretszerződést] az EK-Szerződés 88. cikkének (3) albekezdésével összhangban. Annak lehetővé tétele érdekében, hogy az EK elfogadhassa álláspontját, a [keretszerződést] semmi esetre sem hajtják végre az EK-nak történő bejelentés időpontjától számított 15 munkanapon belül. Amennyiben a [keretszerződést] az EK jogosan átfogó állami támogatásnak minősíti, azt nem hajtják végre, amíg az EK kifejezetten vagy hallgatólagosan jóvá nem hagyta az érintett támogatást, és adott esetben a jóváhagyó határozatban foglalt korlátokon belül és feltételek mellett.

Amennyiben az EK állami támogatásnak minősíti részben vagy egészben a keretszerződést, valamint feltéve és amennyiben e támogatást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánítják, a felek teljesen jóhiszeműen megtárgyalják az IFB-től kért esetleges kiegészítő intézkedések megvalósíthatóságát, de annak kötelezettsége nélkül, hogy e kiegészítő vagy kiigazított intézkedéseket végrehajtsák, amennyiben azokat a körülményeket, amelyek között a támogatást nyújtani kell, teljes mértékben indokolatlannak tekintik.”

(52) A belga polgári jog előírja, hogy amennyiben a felfüggesztő feltétel teljesül, a szerződés visszaható hatállyal lép hatályba.

(53) Az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszukban a belga hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy a tőkeemelésre a felek által a keretszerződésben megállapítottak szerint kerül sor, amennyiben a Bizottság azt jóváhagyja. A tőkeemelés összege 95,3 millió EUR, amely a következőkből áll:

(Millió euróban)

Hitelkeret tőkévé alakítása	15
Az IFB-nek az SNCB-vel szemben fennálló kötelezettségeinek tőkévé alakítása	63
A hitelkeret és a kötelezettségek tekintetében 2002–2006 között felhalmozott kamatok tőkévé alakítása (2006-ra csak részben)	17,3
Összesen	95,3

(54) A belga hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy a tőkeemelés nem terjed ki a 2006-ban felhalmozott kamatok egészére, így biztosítva, hogy az IFB kötelezettségek/szavatoló tőke aránya megfeleljen a versenytársaknál tapasztalható átlagos aránynak, és ne haladja meg azt. Nem tartalmaz továbbá visszatérítendő előleget sem, mivel az IFB nem használta fel ezt a lehetőséget.

(55) Az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszukban a belga hatóságok arról is tájékoztatták a Bizottságot, hogy visszavonják azt a 2005. január 28-i bejelentést, amelyben az SNCB és az IFB azon szándékról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a keretszerződés 4. cikkében előírtakon felül kiegészítő tőkeemelést hajtanak végre 5 millió EUR erejéig, az SNCB-nek a TRW társaságban fennálló 47 %-os részesedésének természetbeni apportálása révén. ([6])

(56) A 4. cikkben előírt szerkezetátalakítási tervet a belga hatóságokkal 2003. december 12-én folytatott ülés során adták át a Bizottságnak. Végrehajtása már 2003-ban megkezdődött, és 2005 elején fejeződött be.

(57) A szerkezetátalakítási terv két részből áll, amelyek egyrészről a csoport francia leányvállalatait, másészről az IFB belga tevékenységeit érintő két különböző stratégiának felelnek meg. A Franciaország tekintetében választott stratégia a részesedésekből történő teljes tőkekivonás, míg a Belgium tekintetében választott stratégia a társaság szerkezetátalakítása, üzemeltetésének folytatása céljából.

2.3.2.1. A franciaországi terminálokat üzemeltető leányvállalatokból történő tőkekivonás

(58) Amint az e határozatban, valamint részletesebben az eljárás megindításáról szóló levél 30. és azt követő pontjaiban kifejtésre került, az IFB tőkekivonási stratégiát folytatott francia leányvállalatai tekintetében. E politika az NFTI-OU-ban fennálló részesedés 2006 novemberében történő eladásával zárult.

(59) Az IFB franciaországi leányvállalataiból történő tőkekivonás összköltsége 39,1 millió EUR volt. A következő táblázat bemutatja e költségnek az öt leányvállalat közötti megoszlását. A következő pontok mutatják be részletesebben a különböző társaságokat érintő finanszírozási igényeket és számadatokat.

([6]) Az IFB már rendelkezik egy 0,9 %-os részesedéssel e társaságban, amely terminálokat üzemeltet Anvers-ben, Zeebruggében, Oostendében, Charleroi-ban, Liège-ben, Brüsszelben, Etgében, Genkben és Muizenben, valamint tehervonatokat kínál 11 tagállam számára.

Tőkekivonás a franciaországi részesedésekből a felmerült költségek összefoglalása

(Millió euróban)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	A RÉSZESEDÉSEK ÖSSZESSÉGE
Értékvesztés/ követelés	3,9		0,8	2,8	7,5
Értékvesztés/ részesedés		16,7	0,1	5,1	22,0
Tőkeemelés		1,7			1,7
Összköltség	3,9	18,5	0,9	7,9	31,1
2006.6.30-án esedékes kamatok					+ 7,7
Folyószámla-ingadozás 2002.9–2002.12.					+ 0,5
Az SSTD eladásából származó értéktöbblet					– 0,2
A franciaországi részesedésekből történő tőkekivonás összköltsége					39,1

a) ***Finanszírozási igény***

(60) A táblázat a 2002. szeptember 27-i kimutatások alapján készült. A következő összegeket különbözteti meg:

— 31, 1 millió EUR-s összeg, amely a követelésekre elszámolt értékvesztés, a részesedésekre elszámolt értékvesztés, valamint az NFTI-ou 1,7 millió EUR-s tőkeemelése,

— 7,7 millió EUR összegű esedékes kamat, amely a visszatérítendő előlegnek és a fizetési haladéknak a tőkekivonás finanszírozására szolgáló részére felszámított, 2002 vége és 2006. június 30-a között felhalmozott kamatok összegének felel meg,

— egy – 0,2 millió EUR-s összeg, amely az SSTD eladásából származó értéktöbbletnek felel meg,

— 0,5 millió EUR-s összeg, amely egyrészről a 2002. szeptember 27-i kimutatások és másrészről a 2002. december 31-én ténylegesen elkönyvelt értékvesztések közötti különbségnek felel meg.

(61) Ez az utolsó 0,5 millió EUR-s összeg megfelel az IFB franciaországi részesedései és az IFB közötti tőkeáramlásnak 2002. szeptember 27-e és 2002 vége között, és azért kell szerepeltetni a táblázatban, hogy össze lehessen egyeztetni a 2002 végén ténylegesen elkönyvelt értékvesztést és a 2002. szeptember 27-i helyzet alapján számolt teljes igényt. Ami az IFB finanszírozási igényét illeti, ezt az összeget nem kell figyelembe venni az IFB-nek a franciaországi részesedésekből történő tőkekivonással kapcsolatos finanszírozási igénye tehát 38,6 millió EUR.

(62) Az IFB-nek a franciaországi részesedésekből történő tőkekivonással kapcsolatos finanszírozási igényét az SNCB finanszírozta. Az IFB ugyanis a tőkekivonás finanszírozására 30,9 millió EUR-t használt fel a 15 millió EUR-s ideiglenes hitelkeret nyújtása és a 63 milliós nagyságrendű meglévő követelések ideiglenes vissza nem fizetése révén szerzett mozgásteréből. A finanszírozásból 7,7 millió EUR az ezen összeg után a 2003. április 7-i keretszerződés értelmében fizetendő kamatnak felel meg, amely szerződés előírja, hogy a kamatokat csak az esedékes főkövetelés megfizetésekor kell kifizetni (vagy a főkövetelés tőkévé alakításával egyidejűleg tőkévé alakítják).

b) ***Acimar***

(63) Az Acimar társaság egy szállítási szerződés keretében bevételének egészét az Arcelor társaság javára realizálta. Ez a szerződés 2005. december 31-én járt le; az IFB 2002. év második felében történő pénzügyi ellenőrzése idején a szerződés […] (*) éves veszteséget termelt. Mivel az Arcelorral kötött e szerződés megújítására tett kísérletek meghiúsultak, az SNCB elhatározta, hogy csődeljárás alá vonja az Acimart, és bíróság által kimondott szanálási eljárást kezdeményez. Az IFB 3,9 millió EUR értékű vissza nem fizetendő követeléssel rendelkezik az Acimarral szemben, ami a tőkekivonás költségének minősül.

c) ***NFTI-ou***

(64) Ami az NFTI-ou-t illeti – amely az IFB és a Port Autonome de Dunkerque (Dunkerque Autonóm Kikötője) által közösen ellenőrzött, a dunkerque-i kikötőben terminálokat üzemeltető társaság volt – az SNCB a részesedésének eladásával történő tőkekivonás mellett döntött.

(*) Bizalmas adatok.

(65) Az IFB részesedése az NFTI-ou-ban az IFB azon kötelezettségével járt egy komfort levél alapján, hogy a veszteségnek a társaságban fennálló részesedésével megegyező hányadát finanszírozza. Ezen felül, az IFB kezességet vállalt a társaság egy bankkölcsönéért a […]-nál, amely kölcsön értéke 2,9 millió EUR volt.

(66) Annak érdekében, hogy a társaságban fennálló részesedéséből a tőkét kivonja, az IFB tárgyalt a Port Autonome Dunkerque-kel a komfort levélből származó kötelezettségvállalások megszüntetéséről. Cserében az IFB részt vett az NFTI-ou tőkeemelésében, amire a társaság tevékenységei folytatásának lehetővé tétele érdekében volt szükség, 1,7 millió EUR összegig, és társasági részesedésének egy részét 1 EUR-s jelképes árért átruházta a Port Autonome de Dunkerque-re. Ezen ügylet következtében az IFB már csak 30 %-os társasági részesedéssel rendelkezett.

(67) Az IFB és a Port Autonome de Dunkerque ezt követően vevőt kerestek és találtak az IFB részesedéseire […]. Ez a társaság a CMA-CGM volt. Figyelembe véve az eladási árat, a tőkekivonási költség az IFB számára 18,5 millió EUR volt, amelyből 1,7 millió EUR a tőkeemelés, és 16,7 millió a részesedésre elszámolt értékvesztés.

d) ***IFB France***

(68) Az IFB France-t, a későbbi AGEP-et, átruházták az NFTI-ou-ra […], ami 0,1 millió EUR-s értékvesztést jelentett. Mivel az IFB ugyanebben az időben vonta ki a tőkét az NFTI-ou-ból, az NFTI-ou-ra történő átruházás eredménye az IFB France-ból eladással történő tőkekivonás. Az eladás előtt az IFB-nek el kellett engednie az IFB France-nál fennálló követeléseit 0,8 millió EUR értékben. Az IFB France-ból történő tőkekivonás összköltsége tehát 0,9 millió EUR volt.

e) ***Dry Port Dunkerque***

(69) Az IFB részesedése a Dry Port Dunkerque-ben ugyanolyan sajátossággal bírt, mint az NFTI-ou-ban fennálló részesedése: egy komfort levél kötelezte az IFB-t arra, hogy a társaság működési veszteségeit fedezze.

(70) Az IFB e részesedéséből az eszközök egy részének, azaz az NFTI-ou-ban fennálló, a Dry Port Dunkerque által birtokolt 8,6 %-os részesedésnek eladásával kombinált felszámolással vonta ki a tőkét. Itt, ellentétesen az NFTI-ou tekintetében fennálló helyzettel, az IFB partnerei nem követelhették a társaság fennmaradását.

(71) Az IFB nem érvényesíthette a Dry Port Dunkerque-nél fennálló követeléseit (2,8 millió EUR), és el kellett fogadnia a részesedésre elszámolt értékvesztést (5,1 millió eEUR). A felszámolás összköltsége tehát 7,9 millió EUR volt.

f) ***SSTD***

(72) Az SSTD egy jövedelmező társaság. Fő ügyfelének elvesztése következtében, és a franciaországi piacokról való kivonulással kapcsolatos stratégiai döntést követően az IFB elhatározta, hogy 2005 elején eladja a társaságot, ami csekély haszonnal járt.

2.3.2.2. Szerkezetátalakítási terv a belga tevékenységek folytatására

(73) Az IFB szerkezetátalakítási tervet dolgozott ki a McKinsey tanácsadó céggel az IFB belga tevékenységei tekintetében. E szerkezetátalakítási terv két részről rendelkezett:

— az „IFB Logistics” tevékenységének szerkezetátalakítása,

— az „IFB Terminals” tevékenységének szerkezetátalakítása.

E terv alapgondolata, hogy az IFB tevékenységeit a *core business*re (alaptevékenységeire) korlátozza, azaz a logisztikai és a belgiumi terminálok üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységére, és hogy kivonja a tőkét azokból a tevékenységeiből és eladja azokat a tevékenységeit, amelyek nem szükségesek a *core business* gazdasági életképességéhez. Helyénvaló bemutatni a szerkezetátalakítás pénzügyi eredményeit, valamint az ezen eredmények elérése érdekében hozott intézkedéseket (általános intézkedések, a logisztikai tevékenységgel kapcsolatos intézkedések, a terminálokkal összefüggő tevékenységgel kapcsolatos intézkedések, beruházások).

a) ***A szerkezetátalakítás pénzügyi eredményei***

(74) Az értékcsökkenés-korrekció, a kockázatok és ráfordítások tekintetében történő értékcsökkenések és céltartalékképzések („operatív cash-flow”) után a szerkezetátalakítási terv a következő pénzügyi eredményeket tervezte be, amelyeket nagymértékben megerősítettek az elért eredmények:

(Millió euróban)

	2004	2005	2006 (1. félév)	A szerkezetátalakítási időszakban összesen
Operatív cash-flow előirányzat	3,9	4,3	2,35	10,550
Operatív cash-flow eredmény	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Az IFB pénzügyi eredményeinek előirányzatait lényegében a következő olyan tényezőkre építették, amelyekről az IFB-nek tudomása volt a szerkezetátalakítási terv elfogadásakor:

— a „Railbarge"-forgalom egy terminálra történő központosítása, és a volumen érzékelhető növelése. A „Railbarge"-forgalom központosítása lehetővé tette a működési modell optimalizálását és a bevételek növelését, mivel az eddig harmadik személyek által végzett anyagmozgatásokat integrálni lehetett a csoportba. Ezen felül az IFB egy új fontos ügyfelet nyerhetett meg, a CSAV-t, amely 50 000 TEU nagyságrendű rendelést tervezett leadni 2004-től,

— a személyzet, valamint a fenntartási költségek jelentős csökkentése. Ezen intézkedéseket e határozat (78)–(83) preambulumbekezdése mutatja be részletesebben,

— a cirkeldycki vasúti terminál üzemeltetésével kapcsolatos új megállapodás, amely lehetővé tette az MSC Home Terminal szomszédos terminállal való jelentős összehangolást,

— a muizeni terminál volumenének növekedése, az Uniloggal kötött új szerződés következtében,

— igen kedvező általános előirányzatok az intermodális szállítási piac tekintetében, amelyen látványos növekedés volt tapasztalható a 2000-es évek kezdetétől.

b) ***A szerkezetátalakítás tekintetében hozott intézkedések***

Általános intézkedések

(76) Az új kollektív munkaszerződésnek a vállalkozás szintjén történő megkötése és a munkaviszonnyal kapcsolatos rendelet módosítása magasabb foglalkoztatási szint elérését tették lehetővé (az évente ledolgozandó napok száma 13 nappal emelkedett 2004. január 1-jétől), alacsonyabb költségek mellett (a hétvégi és csapatmunkáért járó fizetés 2003. október 1-jétől csökkent).

(77) Az adminisztratív és kereskedelmi szolgáltatásokat Berchemben központosították, ami lehetővé tette a gand-i létesítmény bezárását, és a zeebruggei létesítmény kapacitásának csökkentését.

(78) Ezen intézkedések hozzájárultak az IFB általános költségeinek összesen évi 2,55 millió EUR-val ([7]) történő csökkentése érdekében szükséges személyi állomány korlátozásához. Az IFB ugyanis a 2002. szeptemberi 210 FTE-ről ([8]) 175 FTE-re csökkentette a személyzetét 2006 kezdetén, ami 17 %-os csökkenésnek felel meg. E csökkentések részletei a következőképpen mutathatók be:

— a közvetlenül (leányvállalatokon kívül) üzemeltetett terminálok tekintetében a személyzet a 2002. szeptemberi 110 FTE-ről 96 FTE-re csökkent 2006 kezdetén, ami 13 %-os csökkenésnek felel meg,

— ami az IFB logisztikai tevékenységét illeti, a személyzet a 2002. szeptemberi 60 FTE-ről 49 FTE-re, azaz 19 %-kal csökkent 2006 kezdetén,

— a „marketinggel és értékesítési" feladatokkal, illetve más központi támogató feladatokkal (pénzügy, humán erőforrás, stb.) megbízott személyzet a 2002. szeptemberi 40 FTE-ről 31 FTE-re, azaz 23 %-kal csökkent 2006 kezdetén.

A logisztikai tevékenység szerkezetátalakítása

(79) A szerkezetátalakítási terv a következő kilenc intézkedésről rendelkezett, amelyek a terv szerint 5,7 millió EUR-s javulás eredményeztek volna.

Intézkedések	Nyereség
1. A bérteher csökkenésének hatása	[…]
2. Tanácsadás és *outsourcing*	[…]
3. Értékcsökkenések és rendkívüli értékcsökkenési leírások	[…]
4. A North European Network nem jövedelmező telepeinek átruházása	[…]
5. A hagyományos forgalom volumenében bekövetkezett veszteség	[…]
6. A vasúti kocsik karbantartására vonatkozó céltartalékok feloldása	[…]
7. Az intermodális szállítás növekedése	[…]
8. A Railbarge szerződés felülvizsgálata (áremelés és termékátalakítás)	[…]
9. A képviseletek (ügynök) jutalékainak növelése	[…]
10. Az általános költségek csökkentése	[…]

(80) A szerkezetátalakítási terv megvalósítása során, amely 2004 végén fejeződött be, két kiegészítő intézkedést hoztak:

— a cirkeldijcki terminál tekintetében az anyagmozgatás árát növelték,

([7]) Az évente ledolgozandó napok számának növelése a költségek évi körülbelül 0,6 millió EUR-s csökkenésével járt; az adminisztratív és kereskedelmi szolgáltatások Berchemben történő központosítása a költségek évi körülbelül 0,2 millió eurós csökkenésével járt, és a személyzet 35 FTE-nek megfelelő csökkentése a költségek évi körülbelül 1,75 millió EUR-s csökkenésével járt.

([8]) Teljesidő-egyenérték (Full-time equivalent).

— általánosságban elemezték a forgalmat, majd az ügyfelekkel egyeztetve új irányt szabtak erre vonatkozóan.

Az „IFB Terminals" tevékenységének szerkezetátalakítása

(81) Az „IFB Terminals" tevékenységének szerkezetátalakítása, amely 2005-ben fejeződött be, 7 intézkedésre terjedt ki, amelyeket részletesebben az eljárás megindításáról szóló levél 103–107. pontja mutat be.

(82) Az eredetileg hozott intézkedéseken felül az IFB Logistics mélyreható elemzést végzett vasúti termékeivel kapcsolatban, amely olyan nem jövedelmező termékek meglétét tárta fel, amelyeket az IFB azóta nem kínál.

(83) Más termékek tekintetében ez az elemzés kimutatta a műszaki síkon elvégzendő javítások szükségességét. E javításokat elvégezték, különösen a konténerek intermodális szállításának ágazata tekintetében.

A szerkezetátalakítási tervben előírt beruházások

(84) A Mainhub, valamint a Zomerweg szerkezetátalakítása főként a pótló beruházások tekintetében […] új beruházásokat […],, valamint különböző beruházásokat[…] tett szükségessé.

2.4. **Az eljárás 2005. december 7-i megindításához vezető okok bemutatása**

(85) Belgium bejelentésében úgy vélte, hogy a kérdéses intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak, mivel nem Belgiumnak tudhatók be, és egyébként is az SNCB piacgazdasági magánbefektetőként járt el.

(86) A Bizottságban kétségek merültek fel azon kérdéssel kapcsolatban, hogy a meglévő 63 millió EUR-s kötelezettségek tekintetében a fizetési haladék nyújtása és a kötelezettségek, valamint a kapcsolódó 11 millió EUR-s kamatok átalakítása saját tőkévé állami támogatásnak minősül-e. Kétségei egyrészt azt a kérdést érintették, hogy az SNCB magatartása betudható-e tulajdonosának, a belga államnak, másrészt, hogy vajon az SNCB úgy járt-e el, mint tette volna egy piacgazdasági magánbefektető.

(87) Ugyanígy, a Bizottságban kétségek merültek fel azon kérdést illetően is, hogy az 5 millió EUR-s visszatérítendő előleg nyújtása és egy 15 millió EUR-s hitelkeret nyújtása, a 15 millió EUR-s hitelkeret és a kapcsolódó 2,5 millió EUR-s kamat saját tőkévé alakítása, valamint az SNCB-nek a TRW-ben fennálló részesedéséből álló 5 millió EUR-s újabb saját tőke természetbeni apportja állami támogatásnak minősül-e.

(88) Amennyiben e támogatások likviditási támogatások, a Bizottság kétli, hogy összeegyeztethetők a közös piaccal mint megmentési célú támogatások, mivel 12 hónapot meghaladó időszak tekintetében nyújtották azokat.

(89) A Bizottságnak kétségei merültek fel azon kérdést illetően is, hogy vajon a támogatások összessége összeegyeztethetőnek nyilvánítható-e a közös piaccal mint szerkezetátalakítási támogatások.

(90) E kétségek a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 1999. évi közösségi iránymutatás (a továbbiakban az 1999. évi iránymutatás) ([9]) , illetve a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 2004. évi közösségi iránymutatás (a továbbiakban az 2004. évi iránymutatás) ([10]) időbeli alkalmazhatóságát, a meghozott intézkedéseknek az ahhoz elégséges voltát, hogy a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásait a lehető legkisebbre csökkentsék, valamint a támogatásnak a feltétlenül szükséges minimumra történő korlátozottságát, és az IFB vállalkozásnak a szerkezetátalakítási támogatáshoz való saját hozzájárulásának elégséges voltát érintették.

(91) Belgium a 2006. február 14-én kelt levélben küldte meg észrevételeit, amelyet a 2006. június 29-i, szeptember 20-i, november 16-i és november 21-i levél egészített ki.

(92) Válaszában Belgium megismételte álláspontját, amely szerint a kérdéses intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak, mivel nem a belga államnak tudhatók be, és mivel az SNCB úgy járt el, mint tette volna egy piacgazdasági magánbefektető.

(93) Belgium továbbá úgy véli, hogy amennyiben a kérdéses intézkedések állami támogatásnak minősülnének is, azokat a megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló 1999. évi iránymutatás alapján kellene elemezni, és nem a 2004. évi alapján. Belgium úgy véli továbbá, hogy az intézkedések megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásként összeegyeztethetőek a közös piaccal.

([9]) HL C 288., 1999.10.9., 2. o.
([10]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

3. **BELGIUM ÉSZREVÉTELEI**

(94) Belgium álláspontját a következő pontok foglalják össze.

3.1. **Belgium eljárással kapcsolatos észrevételei**

(95) A belga hatóságok válaszlevelükben tájékoztatják a Bizottságot, hogy fenntartásaik vannak a vizsgálat tartamát illetően. Úgy vélik jogos elvárás fűződik a megmentési célú intézkedéseknek a szerkezetátalakítási tervről hozott végső bizottsági határozatig történő fenntartásának jogszerűségéhez.

(96) A 2003. augusztus 12-i (a Bizottságnál NN 9/04 számon iktatott) közlemény és a 2005. január 28-i (a Bizottságnál N 55/05 számon iktatott) közlemény célja a belga hatóságok szerint az volt, hogy a Bizottsággal megismertesse mindazon tényezők összességét, amelyek lehetővé teszik annak ellenőrzését, hogy az SNCB-nek az IFB javára hozott intézkedései tartalmaznak-e állami támogatásokat a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében. A belga hatóságok szerint a Bizottságnak csak akkor kellett volna (kellene) a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentésnek tekinteni a közleményeket, ha az érintett intézkedések állami támogatásnak minősülnek.

(97) A belga hatóságok úgy vélik, hogy különösen a 2003. augusztus 12-i közlemény nem ismerte el, hogy az IFB javára szóló megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatások állami támogatásnak minősülnének, következésképpen azt sem, hogy a megmentési célú támogatásokat be nem jelentett állami támogatásnak lehetne minősíteni. A belga hatóságok úgy vélik, hogy ezen intézkedésekre nem vonatkozik a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének értelmében vett előzetes bejelentési és végre nem hajtási kötelezettség.

(98) A belga hatóságok ugyanezt a megállapítást teszik a 2005. január 28-i közleményt illetően, amelyben Belgium az 5 millió EUR-s kiegészítő tőkeemelésről tájékoztatta a Bizottságot.

3.2. **A Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében vett „állami támogatás” hiánya**

3.2.1. *Az állami forrás hiánya*

(99) Belgium úgy véli, hogy sem az IFB javára hozott megmentési célú, sem a szerkezetátalakítási intézkedéseket nem állami forrásból finanszírozták. Az SNCB ezeket az intézkedéseket kizárólag saját forrásból finanszírozta, anélkül, hogy bármilyen módon állami forrást mobilizált volna.

(100) Belgium szerint az a tény, hogy az SNCB közvállalkozás a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról és egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló, 1980. június 5-i 80/723/EGK bizottsági irányelv ([11]) 2. cikke értelmében, nem elegendő annak megállapításához, hogy a kérdéses intézkedéseket, amelyeket az SNCB finanszírozott, állami forrásból finanszírozták volna. Belgium úgy véli, hogy különbséget kell tenni egyrészről az SNCB-nek a tevékenysége által termelt jövedelmekből származó saját forrásai, másrészről az SNCB közfeladataiért adott állami dotáció között. Minthogy az állami dotáció nem volt elegendő az említett feladatok tekintetében felmerülő kiadások egészének finanszírozásához, Belgium megállapítja, hogy kizárt, hogy az állami forrásokat az SNCB az IFB javára hozott intézkedések finanszírozására fordította volna.

(101) Belgium úgy véli, hogy az SNCB vagyona nem áll a belga hatóságok rendelkezésére, hanem a társasági célhoz rendelt. Ebből következően Belgium úgy véli, hogy e vagyon „nem áll a hatóságok rendelkezésére”, amint azt a *Stardust Marine*-ügyben hozott ítélet ([12]) feltételül szabja.

(102) Belgium úgy véli végül, hogy az SNCB-nél az IFB javára hozott intézkedések következtében beálló bármilyen szavatolótőke-csökkenés nem eredményezte volna az állam „veszteségét” ([13]), mivel semmi esetre nincs szó olyan forrásokról, amelyeket máskülönben az állami költségvetésbe kellett volna befizetni.

3.2.2. *A nem a belga államnak betudhatóság*

(103) A 2002 második félévében történő 2,5 millió EUR-s előlegnyújtást illetően a belga hatóságok úgy vélik, hogy az SNCB ezen előlegnyújtásra vonatkozó határozata nem a belga államnak tudható be.

(104) Belgium a következő érveket hozza fel a nem a belga államnak betudhatóság bizonyítására:

— Az SNCB azon stratégiai döntését, hogy szerkezetátalakítást hajt végre az IFB vállalkozásban, ahelyett, hogy inkább csődeljárás alá vonná, az SNCB igazgatási bizottsága önállóan hozta meg. Az IFB társaság jövője különösen nem képezte tárgyát a 2001 végén a belga kormány által az ABX társaság tekintetében megrendelt tanulmányoknak, sem a belga Miniszterek Tanácsa által az ABX-et érintően 2002-ben meghozott határozatoknak.

([11]) HL L 195., 1980.7.29., 35. o.

([12]) A Bíróságnak a C-482/99. sz. Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott ítélete (EBHT 2002., I-4397. o.), az ún. „*Stardust Marine*” ügyben hozott ítélet.

([13]) Az Elsőfokú Bíróságnak a T-67/94. sz. Ladbroke Racing ügyben 1998. január 27-én hozott ítélete, (EBHT 1998., I-1.o., 109. pont) amelyet megerősített a Bíróságnak a C-83/98 P. sz. Ladbroke Racing ügyben 2000. május 16-án hozott ítélete (EBHT 2000., I-3271. o., 48. pont).

— Az IFB-nek történő előlegnyújtásról az SNCB igazgatási bizottsága határozott. Belgium elismeri, hogy az igazgatási bizottság határozott az intézkedés SNCB igazgatótanácsa elé történő terjesztéséről, de úgy véli, hogy az előleg nyújtásához nem volt szükség az SNCB igazgatótanácsának jóváhagyására, mivel az igazgatótanács hatásköreinek az igazgatási bizottságra történő átruházása értelmében ez utóbbi bizottság volt jogosult az SNCB nevében tett kötelezettségvállalásra 2,5 millió EUR-s összegek erejéig.

— Ez az előleg nem képezte olyan szerkezetátalakítási vagy más terv, vagy olyan intézkedés részét, amelyet a belga állam elé terjesztettek volna, vagy amelynek tárgyában bármilyen konzultációra került volna sor a belga állammal.

— Más tényezők, mint az előleg viszonylag kevésbé jelentős volta és ideiglenes jellege szintén azt a következtetést erősítik meg, hogy ezen előleg nyújtása nem a belga államnak tudható be.

(105) Ami az SNCB számláinak az IFB általi ki nem fizetését illeti, a belga hatóságok úgy vélik, hogy az SNCB igazgatótanácsát arról a tényről, hogy az IFB többé nem fizeti számláit az SNCB-nek nem tájékoztatták 2002 decembere előtt, tehát azon időpont előtt, amikor határozott az IFB tőkeemelésének elvéről.

(106) A belga hatóságok ezenkívül úgy vélik, hogy az igazgatótanács, az igazgatási bizottság, vagy az ügyvezető igazgató eljárása vagy eljárásának hiánya nem a belga államnak tudható be, történjék ez a keretszerződés megkötése előtt vagy után. Azzal érvelnek, hogy a belga állam érintettsége teljes mértékben hiányzik (a „Stardust Marine"-nal kapcsolatos ítélkezési gyakorlat értelmében) az SNCB-nek az intézkedések IFB javára történő meghozatalára vonatkozó döntéshozatali eljárásában.

(107) A belga hatóságok szerint ugyanis az SNCB által az IFB javára hozott intézkedések az SNCB egyik leányvállalatára vonatkozó intézkedések, amely saját maga nem lát el közfeladatokat, és nem kapcsolódik az SNCB közfeladatainak ellátásához. Az IFB tevékenységei tehát kizárólag kereskedelmi tevékenységek, amelyek bármely közfeladaton kívül esnek. Így, még mindig a belga hatóságok szerint, nem tartoznak állami ellenőrzés alá, mivel, ami nem közfeladat, annak tekintetében a belga hatóságoknak tiszteletben kell tartaniuk az SNCB autonómiáját.

(108) Ami a kormánybiztos szerepét illeti, a belga hatóságok azt állítják, hogy soha nem keresték meg őket az IFB-üggyel kapcsolatban, ebből következően nem rendelkeztek hatáskörrel arra, hogy eljárjanak, tekintve, hogy a kormánybiztos sohasem tett megjegyzéseket az IFB tekintetében hozott intézkedésekről, és nem is kezdeményezett semmilyen eljárást. Ezen felül úgy tartják, hogy semmilyen módon nem avatkoztak be az SNCB IFB-t érintő döntéshozatali folyamatába, sem a keretszerződés megkötését megelőző, sem a későbbi időszakban.

(109) Ami a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló levélben (143–150. pont) meghatározott három jelet illeti, azaz a szerkezetátalakítási terv belga állam általi jóváhagyásra történő benyújtását, a 2003-as újságcikkeket, amelyek szerint a belga kormány erőteljes befolyást gyakorol az SNCB-re, valamint a keretszerződés terjedelmét, tartalmát és feltételeit, a belga hatóságok úgy vélik, hogy e jelek nem elegendőek az *Stardust Marine*-üggyel kapcsolatos ítélkezési gyakorlat értelmében vett államnak betudhatóság alátámasztására.

(110) Ami a szerkezetátalakítási terv belga állam általi jóváhagyásra történő benyújtását illeti, a belga hatóságok úgy vélik, hogy a keretszerződés e rendelkezése semmiképpen nem ruház semmilyen hatáskört a belga hatóságokra a szerkezetátalakítási terv tartalmának elbírálásával kapcsolatban, hanem az a tény ösztönözte, hogy az SNCB úgy kívánta, hogy a szerkezetátalakítási tervet, csakúgy, mint a keretszerződést, juttassák el a Bizottsághoz.

(111) Ami az újságcikkeket illeti, a belga kormány úgy véli, hogy ezek semmilyen, a belga kormánynak az ebbe az ügybe történő beavatkozására utaló jelet nem tartalmaznak, a következő okokból:

— a La Libre Belgique-ben 2003. május 19-én megjelent cikkben az SNCB sajtócsoportja kifejti, hogy az IFB-ügynek még nem kértek zöld utat a Bizottságtól, abból kifolyólag, hogy „*a szövetségi hatalomnak is lesz néhány szava*". A belga kormány szerint e megjegyzések kizárólag az IFB javára szóló intézkedéseknek a belga állam által a Bizottsághoz történő „továbbítására" vonatkoznak,

— a La Libre Belgique-ben 2002. december 18-án megjelent cikkben (a www.cheminots.be weboldalon közzétett változatban) Karel Vincket a következőképpen említik: „*Elegendő mozgásteret kér a társaság vezetéséhez.*" A belga hatóságok szerint itt olyan nyilatkozatról van szó, amely kizárólag az SNCB közfeladatait érinti, és amely azt a gondolatot juttatja kifejezésre, hogy a belga hatóságok hatáskörrel rendelkeznek arra, hogy megegyezzenek az SNCB-vel a közfeladatnak egy jogszabály által előírt aktus, azaz az ügyviteli szerződés szerinti ellátása tekintetében megvalósítandó célokban, de hogy e célok megvalósítása az SNCB igazgatótanácsának hatáskörébe tartozik.

(112) Végül, a belga hatóságok eljuttatták Karel Vinck, az SNCB akkori ügyvezető igazgatójának írásbeli nyilatkozatát a Bizottsághoz, amely megerősítette a belga hatóságok érintettségének hiányát az ezen ügy tárgyát képező, megmentési célú és szerkezetátalakítási intézkedéseknek az SNCB által az IFB javára történő meghozatalában. A Bizottsághoz ez a Vinck úr által 2006. november 17-én aláírt levél 2006. december 5-én érkezett meg.

(113) Ami a keretszerződés terjedelmét, tartalmát és feltételeit illeti, a belga hatóságok megismétlik álláspontjukat, amely szerint, még ha az IFB jövője szempontjából fontos szerkezetátalakítási intézkedésekről van is szó, a belga hatóságok ebben az ügyben nem rendelkeznek sem jóváhagyási hatáskörrel, sem érdemi ellenőrzési hatáskörrel, sem arra vonatkozó joggal, hogy velük konzultációt folytassanak.

3.2.3. *A piacgazdasági magánbefektetőelve*

(114) Belgium úgy véli, hogy a Bizottság által az *ABX Logistics* ügyben hozott határozatban ([14]) előadott érvelést követve a Bizottságnak elkülönítetten kell elemeznie egyrészről az SNCB által az IFB-nek a franciaországi leányvállalatokból történő tőkekivonáshoz juttatott forrásokat, másrészről azokat a forrásokat, amelyeket az SNCB azért juttatott az IFB-nek, hogy belgiumi tevékenységeinek folytatását finanszírozza.

3.2.3.1. A franciaországi részesedésekből történő tőkekivonás

(115) Az *ABX Logistics* ügyben hozott határozatában a Bizottság megerősítette, hogy mivel az ABX France-nak nem áll módjában, hogy saját maga viselje a megszüntetés költségeit, e költségek átvállalásával az SNCB úgy viselkedett, mint tette volna egy „körültekintő piacgazdasági magánbefektető".

(116) Belgium úgy véli, hogy ez a következtetés áll a franciaországi részesedésekből az IFB által történő tőkekivonás költségeire is. Azt igyekszik bizonyítani, hogy e társaságok mindegyike tekintetében az IFB a legkevésbé költséges megoldást választotta.

(117) Az Acimar tekintetében Belgium a következő táblázatot nyújtotta be:

Acimar – Bíróság által kimondott szanálás, majd felszámolás

Pénzügyi helyzet 2002-ben

(Millió euróban)

	2001	2002
Üzleti forgalom		
EBT (earnings before taxes) (adózás előtti eredmény)		
Mérlegfőösszeg (12.31)		
Saját tőke (12.31)		

Az alternatívák költségei

(Millió euróban)

	A szerződés végrehajtása	Bíróság által kimondott szanálás
Cash drain (készpénzkiáramlás) 2003.1.1–2005.12.31.		
A követelésekre elszámolt értékvesztés 2002.12.31.		
Összesen	– 14,7	– 3,9

Megjegyzések:

— A vállalkozásnak a szerződéses feltételek felülvizsgálatára 2002 során tett kísérletei meghiúsultak, a szerződés 2005.december 31-én járt le.

— A szerződés végrehajtása jelentős éves készpénzkiáramlással járt.

— E körülmények között a bíróság által kimondott szanálási eljárás kérése jelentette e legkevésbé költséges megoldást.

— A bíróság által kimondott szanálás időszakában a működési veszteségeket az ügyfél finanszírozta.

— Az Acimar 2003.9.1-jén szüntette be tevékenységeit.

([14]) A C(2005) 4447 ügyben 2005. december 7-én hozott határozat (HL L 383., 2006.12.28., 21. o.).

(118) Az NFTI-ou tekintetében Belgium a következő táblázatot nyújtotta be:

NFTIou – Átruházás

Pénzügyi helyzet 2002-ben

(Millió euróban)

	2001 (*)	2002
Üzleti forgalom		
EBT (earnings before taxes) (adózás előtti eredmény)		
Mérlegfőösszeg (12.31.)		
Saját tőke (12.31.)		

(*) 2001.5.1-től 2001.12.31-ig

Az alternatívák költségei

(Millió euróban)

	Folytatás	Részleges értékesítés
Tőkeemelés + az ING-hitel visszafizetése		
Szanálási terv		
Diszkontált cash drain (– 3,7 millió eurós éves forgalom) (100 % komfort levél)		
A részesedésekre elszámolt értékvesztés		
A követelésekre elszámolt értékvesztés 2002.12.31.		
Eladási ár (1 EUR) – a 30 %-os részesedés		
Összesen	– 36,2	– 18,5

Megjegyzések:

— Egy „komfort levél" alapján az IFB köteles volt tagi kölcsön nyújtására

— Az IFB kezesként lépett fel az NFTI-ou bankkölcsönénél, amelynek visszafizetését az ING kérte

— E körülmények között az IFB tárgyalást kezdett egy másik részvényessel a Port Autonome de Dunkerque-kel („PAD"):

  — Az NFTI-ou-nál tőkeemelést hajtottak végre, amelynek egy részét az IFB jegyezte

  — Az IFB komfort levélből eredő kötelezettségei alóli felmentése és a PAD kötelezettségvállalása, hogy új vevőt keres az IFB-nek az NFTI-ou-ban fennmaradó részesedésére, az IFB-nek az NFTI-ou-ban fennálló részesedése egy részének – hogy a részesedést 30%-ra hozzák – egy jelképes áron a PAD-ra történő átruházása ellenében (beleértve a DPD-n keresztül birtokolt részesedéseket).

— A fennmaradó 30 %-os részesedés értékesítése folyamatban van

(119) Belgium tájékoztatta a Bizottságot, hogy az NFTI-ou csődeljárás alá vonását soha nem tervezték, mivel az NFTI-ou tevékenységeinek folytatása a jövedelmezőség távlatát kínálta. Belgium szerint az IFB 30 %-os részesedésének a CMA-CMG részére történő eladása 2006. november 2-án […] és a folyószámlahitelek teljes visszafizetése a társaság életképességét bizonyítják.

(120) Az IFB France, a későbbi AGEP tekintetében Belgium a következő táblázatot nyújtotta be:

IFB France – Átruházás az NFTI-ou-NAK

Pénzügyi helyzet 2002-ben

(Millió euróban)

	2001	2002
Üzleti forgalom		
EBT (earning before taxes) (adózás előtti eredmény)		
Mérlegfőösszeg (12.31.)		
Saját tőke (12.31.)		

Az alternatívák költségei

(Millió euróban)

	Felszámolás	Átruházás az NFTI-ou-nak
Követelések elengedése		
A részesedésekre elszámolt értékvesztés		
Az eszközök átruházásának megvalósításából származó értéktöbblet		
Szociális kötelezettségek (14 FTE)		
Összesen	– 1,7	– 0,8

Megjegyzések:

— A kényszerfelszámolás vagy a csődeljárás kezdeményezésének kockázatával szemben az IFB megállapodott a PAD-val, az IFB France értékpapírjainak az NFTI-ou-ra történő átruházásáról, az IFB általi követelés-elengedés ellenében.

— A társaság felszámolása következtében jóval nagyobb költségek merültek volna fel (részesedésre elszámolt értékvesztés, a források fedezésének kockázata alapítóként vagy de facto egyedüli vezetőként)

(121) A Dry Port Dunkerque tekintetében Belgium a következő táblázatot nyújtotta be:

Dry Port Dunkerque (DPD) – Felszámolás részleges eladással

Pénzügyi helyzet 2002-ben

(Millió euróban)

	2001	2002
Üzleti forgalom		
EBT (earning before taxes) (adózás előtti eredmény)		
Mérlegfőösszeg (12.31.)		
Saját tőke (12.31.)		

Az alternatívák költségei

(Millió euróban)

	Folytatás	Felszámolás az eszközök részleges eladásával
Diszkontált cash drain (– 0,5 millió eurós éves forgalom) (100 % komfort levél)		
A követelésekre elszámolt értékvesztés		
A részesedésekre elszámolt értékvesztés		
Összesen	– 10,4	– 7,9

Megjegyzések:

— Egy komfort levél arra kötelezte az IFB-t, hogy tagi kölcsönt nyújtson a DPD működési veszteségeinek fedezésére

— Az NFTI-ou-ból való tőkekivonást követően vevőt kerestek a DPD-ben fennálló részesedésre, de nem találtak

— Az IFB kezdeményezte a DPD kölcsönös megegyezésen alapuló felszámolását az NFTI-ou-ban fennálló 8,6 %-os érdekeltség jelképes áron történő átruházása ellenében

(122) Az SSTD tekintetében Belgium a következő táblázatot nyújtotta be:

SSTD: Átruházás

Háttér:

— Az IBF 50 %-os részesedéssel rendelkezett.

— Az SSTD tevékenysége jövedelmező volt, és 2005 elejéig folytatódott.

— 2004 végén az SSTD elveszítette fő ugyfelét (amely forgalmának 40 %-át adta).

— Ez a veszteség idézte elő az SSTD-ben fennálló részesdés eladásáról szóló határozatot.

— A részesedés eladása 2005 elején történt, és elhanyagolható értéktöbbletet eredményezett (a finanszírozási igényre gyakorolt pozitív, de elhanyagolható hátas).

(123) A belga hatóságok ebből azt a következtetést vonják le, hogy az IFB a legolcsóbb megoldást választotta a franciaországi leányvállalatok tekintetében.

3.2.3.2. Az IFB szerkezetátalakítása és tevékenységeinek folytatása Belgiumban

(124) Az IFB belgiumi szerkezetátalakításához és tevékenységének folytatásához nyújtott finanszírozást illetően Belgium úgy véli, hogy az SNCB itt is úgy járt el, mint tette volna egy körültekintő piacgazdasági magánhitelező/-befektető, mivel az alternatívák – a belgiumi tevékenységek beszüntetése – pénzügyi eredménye az SNCB számára sokkal kevésbé lett volna vonzó, mivel költségesebb.

(125) Belgium a következő számításokat nyújtotta be, hogy illusztrálja az IFB belgiumi tevékenységei felszámolásának vélhető költségeit és a tevékenységek tőkeemelés ellenében történő folytatásának vélhető költségeit.

a) ***Az SNCB nettó költsége az IFB 2003-as feltételezett csődje esetén***

(126) Belgium meghatározta az IFB nettó diszkontált értékét az IFB 2002. december 31-i mérlegéből kiindulva. A belga hatóságok szerint az IFB **eszközértéke**, amelyet egy esetleges 2003. januári csőd esetén lehetett volna realizálni, egyrészről tárgyi eszközöket, másrészről befektetett pénzügyi eszközöket (részesedéseket) foglalna magában.

(127) A tárgyi eszközök tekintetében Belgium 6,9 millió EUR-s összegre hivatkozik. E számítás igazolására Belgium a „*Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival*” ([15]), című tanulmányra utal, amely azt állítja, hogy a követelések összessége behajtásának aránya egy csőd-forgatókönyv szerint átlagosan 33 %. A behajtott követelésekkel kapcsolatos számítások során Belgium ezt az arányt azokra a tárgyi eszközökre alkalmazta, amelyek az IFB mérlegében szerepeltek, összesen 20,9 millió EUR tekintetében (kivéve a telep 1,9 millió EUR-s eszközeit, amelyek tekintetében 0 %-os behajtási arányt alkalmaztak).

(128) A pénzügyi eszközök (részesedések) tekintetében Belgium 1,9 millió EUR-s értékből indul ki, amely megfelel az IFB mérlegében szereplő 2002. december 31-i könyv szerinti értéküknek.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, amely a *Journal of Financial Economicsban* (#58, 2000) jelent meg, és amely 263 svédországi vállalkozás elemzése alapján készült.

(129) A **forgóeszközök** tekintetében Belgium a következő értékbecsléseket javasolja:

— az IFB kereskedelmi követelései: összesen 25,6 millió EUR-ról volt szó, amelyből 18 milliót feltehetően behajtottak, ami 70 %-os behajtási aránynak felel meg a rövid távú követelések tekintetében; ez az arány a „Liquidation of Ormet Corporation” ([16]) című tanulmányban meghatározott átlagon alapul,

— az IFB egyéb követelései: 7 millió EUR-ról volt szó, amelyből feltehetőleg 4,5 milliót behajtottak. A 7 millió EUR felosztható a DPD és OCHZ leányvállalatokkal szembeni 2,5 milliós követelésre és 4,5 millió HÉÁ-ra. A HÉA-követeléssel kapcsolatosan 100 %-os behajtási arány feltételezhető, míg a két leányvállalattal kapcsolatosan 0 %-os,

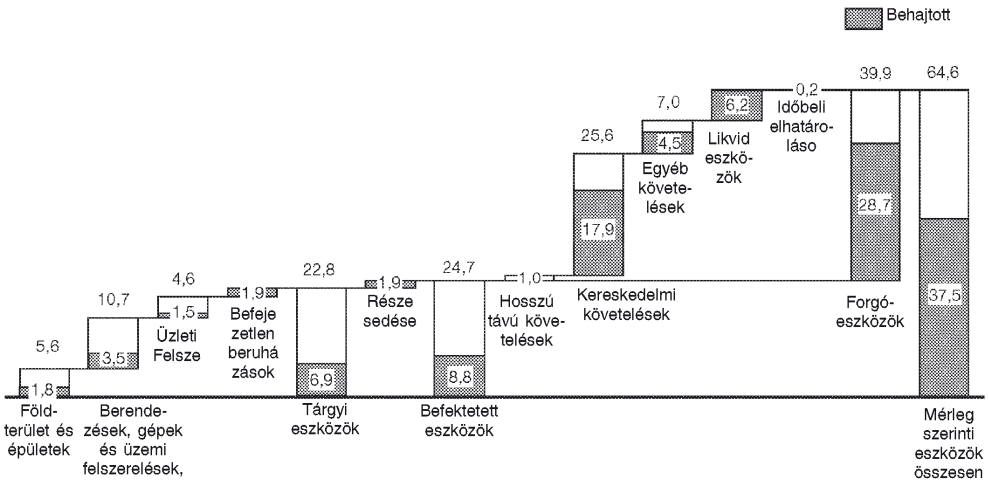
— likvid eszközök és időbeli elhatárolások: 6,4 millió EUR-ról volt szó, amelynek feltehetőleg az egészét behajtották.

(130) E behajtási arányok összességének alkalmazása alapján 37,5 millió EUR összes behajtás várható az IFB csődje/felszámolása esetén, amint azt a 2. ábra is mutatja.

2. ábra

Követelések behajtása

(Millió euró)



Alkalmazott behajtási arány (százalékban)	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100	
Referencia-mutató (*) (százalékban)	33	33	33	—	100	—	55–85	Lásd a megjegyzéseket	—	—	
Megjegyzések	Zeebruges-Berchem	A termi-nálok beren-dezései	Lénye-gében vasúti kocsik	—	2002-ben újraértékelve	A DPD-nek nyújtott		A DPD-vel és az OCHZ-vel szembeni követelé-sek (2,5)+HÉ-A (4,5)	—	—	

(*) Az egyes biztosítékokhoz kapcsolódó biztosítékkal fedezett kölcsönök behajtási arányai és K.S. Thorburn cikke alapján

Forrás: Az Egyesült Államok ítélkezési gyakorlata; K.S. Thorburn (2002) „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival”; Journal of Financial Economics

([16]) (Az Ormet Corporation 2004. január 30-án kezdeményezett csődeljárást és 2004 szeptemberében nyújtott be reorganizációs tervet az illetékes bíróságokhoz.) A belga hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy ez az arány érzékelhetően magasabb, mint a Thorburn professzor által a fent idézett tanulmányában alkalmazott 33 %-os arány.

(131) Ezt követően a belga hatóságok a várhatóan behajtható összegeket levonják az IFB forrásaiból. E források 76,9 millió EUR-t tesznek ki, nem számítva az SNCB-vel szemben fennálló, a 2000–2002 közötti időszakban ki nem fizetett számlákkal kapcsolatos 63 millió EUR-s kötelezettséget. E források a következőképpen részletezhetők:

a) szociális kötelezettségek: összesen 2,9 millió EUR-s becsült összeg az IFB munkavállalóinak összessége tekintetében, levonva abból az SNCB-nek az IFB-hez kihelyezett személyzetét;

b) adók, bérek és társadalombiztosítási járulékok: összesen 1,4 millió EUR lejárt, de ki nem fizetett összeg (a 2003. január 1-jei mérlegből);

c) céltartalékok és halasztott adók: 34,7 millió EUR-s összeget tartottak meg a 2002. december 31-i mérleg forrásai között szereplő összesen 40,8 millió EUR-ból. Ez a különbség a következő olyan tételekkel magyarázható, amelyeket az IFB felszámolása esetén nem kellett volna vállalni:

— a terminálok karbantartása: 3,3 millió EUR,

— a logisztikai tevékenység tekintetében végzett karbantartás: 0,9 millió EUR,

— a személyzet átszervezésére képzett tartalékok: 1,9 millió EUR;

d) az IFB pénzügyi kötelezettségei összesen 15 millió EUR összegben. A […] hitelintézetek felé fennálló 15 millió EUR-s pénzügyi kötelezettséget az IFB kereskedelmi követelései biztosították Ebből az okból, és tekintettel az SNCB hitelének védelmére a bankpiacon, egyértelmű, hogy ezt a kötelezettséget is az SNCB követeléseinek esetleges megtérítése előtt fizetnék vissza a hitelintézeteknek.

e) az SNCB-n kívüli jogalanyok felé fennálló kereskedelmi kötelezettségek, összesen 22,9 millió EUR összegben.

A megelőző számításokból kitűnik, hogy az IFB nettó eszközértéke az SNCB számára az SNCB felé fennálló kötelezettségeken kívül – 39,4 millió EUR, azaz a behajtott követelések értéke (37,5 millió EUR), amelyből ki kell vonni a megtérítendő forrásoldali kötelezettségeket (76,9 millió EUR) az SNCB felé fennálló kötelezettségeken kívül.

(132) A belga hatóságok úgy vélik, hogy felszámolás esetén a kereskedelmi hírnevén eső igen jelentős csorba elkerülésére az SNCB vállalta volna az IFB nettó eszközállományának negatív költségét. E tekintetben hangsúlyozzák, hogy az IFB hitelezőinek nagy része egyben az SNCB ügyfele, beszállítója, hitelezője, adósa vagy partnere.

(133) Ráadásul, az IFB tevékenységeinek beszüntetése – még mindig a belga kormány szerint – jelentős, 530 FTE-re (teljes idő egyenérték) ([17]) becsülhető szociális kötelezettséget generált volna az SNCB-nél. Ez az 530 FTE a következőképpen oszlik meg:

— egyrészről az SNCB személyzetének az IFB-hez kihelyezett mintegy 50 tagja, akiket a csőd esetén újra be kellett volna építeni az SNCB-be,

([17]) A szociális kötelezettségek becslése nem veszi figyelembe azt a hatást, amelyet az IFB csődje gyakorolt volna az OCHZ gazdasági egyesülésre az IFB szociális kötelezettségei tekintetében. Egy gazdasági egyesülés egy tagjának csődje ugyanis maga után vonja az adott gazdasági egyesülés teljes feloszlását.

— másrészről az SNCB körülbelül 480 FTE-je, akiknek a tevékenysége az IFB tevékenységének folytatástól függött. Ez a becslés a következő számításból adódik. Az IFB részesedése az SNCB árurészlegének összes forgalmából 8,1 %-ot tesz ki. Ez az arány az SNCB árurészlege által 2002.12.31-én közvetlenül vagy közvetve alkalmazott személyzet összességére vetítve azt mutatja, hogy körülbelül 609 FTE függ az IFB tevékenységétől. E 609 FTE-ből feltételezhető volt, hogy 129, azaz 21 % megőrizheti tevékenységét az IFB csődje ellenére, az SNCB azon sajátos kezdeményezéseinek következtében, hogy az IFB által korábban realizált forgalom egy részét visszanyerje. Ez a 21 %-os arány megfelel a Sabena azon állásai arányának, amelyeket az SN Brussels Airlines-nak a Sabena csődjét követő beindításával meg lehetett tartani.

(134) A belga kormány úgy véli, hogy mivel az SNCB akkoriban véglegesítette „MOVE 2007" elnevezésű üzleti tervét, amely előírta 10 000 munkahely, azaz a személyzet közel egynegyedének leépítését 2003 és 2007 között, az IFB tevékenységei beszüntetésének következtében feleslegessé váló személyzet átcsoportosításának lehetősége gyakorlatilag a nullával volt egyenlő, legyen szó akár az SNCB-hez visszatért kihelyezett személyzetről, akár az SNCB-nél maradó áruforgalmi tevékenységhez kapcsolódó személyzetről.

(135) Ebből következően a belga kormány az IFB nettó eszközállományának közvetlen negatív költségéhez javasolja hozzáadni az SNCB-nél legalább a 2003–2007 közötti ötéves időszakban így keletkezett létszámfelesleget. Az FTE-nkénti évi 46 200 EUR-s […] teljes átlagfizetéssel számolva e szociális kötelezettség összköltsége tehát 122,4 millió EUR.

(136) E számítás igazolására Belgium kifejti először is, hogy az SNCB-nek az IFB tevékenységei beszüntetése következtében feleslegessé váló személyzetét nem lehetett volna elbocsátani, mivel e személyzet jogállása „alapszabály szerinti alkalmazott" volt. ([18])

(137) A 2006. június 1-jei munkaértekezletet követően a belga hatóságok egy kevésbé borúlátó forgatókönyvet juttattak el a Bizottsághoz a nettó eszközállomány, valamint az IFB felszámolása estén az SNCB által viselendő szociális kötelezettségek kiszámítása tekintetében. Ez a forgatókönyv a következő két változást javasolja:

— az SNCB nem fizetné ki a kötelezettségek összességét, csak az azon hitelezők felé fennállókat, akik az SNCB ügyfelei […], beszállítói […] vagy partnerei[…]; ezen elmélet szerint az IFB SNCB által kifizetendő forrásainak összege 13 millió EUR lenne […],

— az IFB tevékenységeinek átvevője nagyrészt folytatná az SNCB szolgáltatásait; ezen elmélet szerint az SNCB által alkalmazott és az IFB tevékenységeinek közvetett támogatására felvett 609 FTE 79 %-a megtarthatta volna állását; ezen elmélet szerint az SNCB-t terhelő szociális többletköltség 41,1 millió EUR-ra korlátozódna (ez utóbbi összeg az SNCB által az IFB-hez kihelyezett 50 FTE bérköltségének felel meg, valamint az említett 609 FTE 21 %-ának).

([18]) Az SNCB alapszabályának rendelkezései ugyanis az alapszabály szerinti személyzet elbocsátásának lehetőségét csak a gyakorlati időszak alatt vagy fegyelmi eljárás keretében biztosítják.

(138) Az SNCB által az IFB felszámolása esetén viselendő összköltséget – a belga hatóságok becslései alapján – a két forgatókönyv szerint a következő táblázat mutatja be:

	Nettó költség – a válaszban szerepeltetett összegek	Az „optimista" elméletekben rejlő különbség	Nettó költség – kiigazított összegek
Könyv szerinti eszközök összesen	64,6		64,6
Be nem hajtott követelések	– 27,1		– 27,1
Szociális költségek	– 2,9		– 2,9
Adók, jövedelmek és társadalombiztosítási járulékok	– 1,4		– 1,4
Céltartalékok és halasztott adók	– 34,7		– 34,7
Elsőbbségi követelések és más pénzügyi kötelezettségek	– 15		– 15
Az SNCB-n kívüli kereskedelmi kötelezettségek	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
A behajtások értéke	– 39,4		– 29,5
Szociális kötelezettségek az SNCB-nél	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
Az IFB csődje esetén az SNCB-nél felmerülő nettó költség	– 161,8		– 70,6

b) ***Az IFB felértékelése a tevékenység folytatásáról szóló forgatókönyv szerint***

(139) Belgium az IFB értékét a „tevékenység folytatásáról" szóló elméletben a diszkontált szabad cash flow („discounted cash flows" vagy „DCF") módszere alapján javasolja kiszámolni. Az ezen elemzés tekintetében elfogadott paraméterek a következők:

(140) A 10 évre szóló DCF-elemzés alapja az IFB 2002. december 31-i mérlege, valamint a 2003. február-márciusban kidolgozott szerkezetátalakítási terv, amely 2005-ig foglal magában előirányzatokat. A 2006. év tekintetében, amikor az IFB szerkezetátalakítása révén a vállalkozás stabillá válik, az üzemi (üzleti) tevékenység eredményét a forgalom 3,2 %-ának szintjében határozták meg. 2006-tól a munkaelmélet szerint a forgalom évente 3 %-kal nő, ami állandó kulcs mellett az adózás előtti eredmény 3 %-os növekedéséhez vezet. Az ebből eredő szabad cash flowt 8 %-os súlyozott átlagos tőkeköltséggel (WACC) diszkontálják. A terminálok értékét 3 %-os állandó növekedés feltételezésével számították ki.

(141) E számítások a vállalkozást körülbelül 29,1 millió EUR-ra értékelték (részesedéseken és céltartalékokon kívül), amint azt a 4. ábra is mutatja.

4. ábra

Az IFB értéke diszkontált cash-flow alapján – elméletek és eredmények

(ezer EUR)

Elméletek:

— A cash flow-kat a 2003. évi szerkezetátalakítási tervben szereplő adózás előtti eredmények alapján számolják ki, amely terv 2005 végéig tartalmaz előirányzatokat.

— Az eredmények a következőképpen módosultak:

  — 2006-ban 3,2 %-os (*) feltételezett nettó haszonkulcs (ami 1 800 000 EUR adózás előtti eredménynek felel meg)

  — 2006-tól az adózás előtti eredmény feltételezett 3%-os* növekedési üteme

  — Nincs adó

  — Az állandónak feltételezett és az eredményhez hozzáadott 527 000 EUR kamat kifizetése 2003-ban

  — Állandónak feltételezett értékcsökkenés a 2002. évi adatok alapján, az eredményhez hozzáadva

  — Az értékcsökkenések alapján állandónak feltételezett tőkeköltségek; levonva az értékcsökkenések kiegyenlítése céljából

  — A működő tőke alakulása 3 %-os növekedési ütem alapján 2004-től

— A cash flow-kat 10 évre számolják, és 8 %-os (*) súlyozott átlagos tőkeköltséggel diszkontálják

A cash-flow-k elemzése	2003	2004	2005	2006	2012
— Adózás előtti eredmény	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Adók	—	—	—	—	—
— Plusz kamatkifizetések	527	527	527	527	527
— Adó- és kamatfizetés előtti eredmény	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Plusz értékcsökkenések	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Kamatok, adózás és értékcsökkenési leírás előtti eredmény (**)	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Beruházások:					
— Tőkeköltségbe	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— Működő tőkébe	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Szabad cash flow-k	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— A szabad cash flow-k nettó diszkontált értéke (***)	**6 962**				
— A terminál diszkontált értéke	**22 135**				
— Vállalati érték	**29 096**				

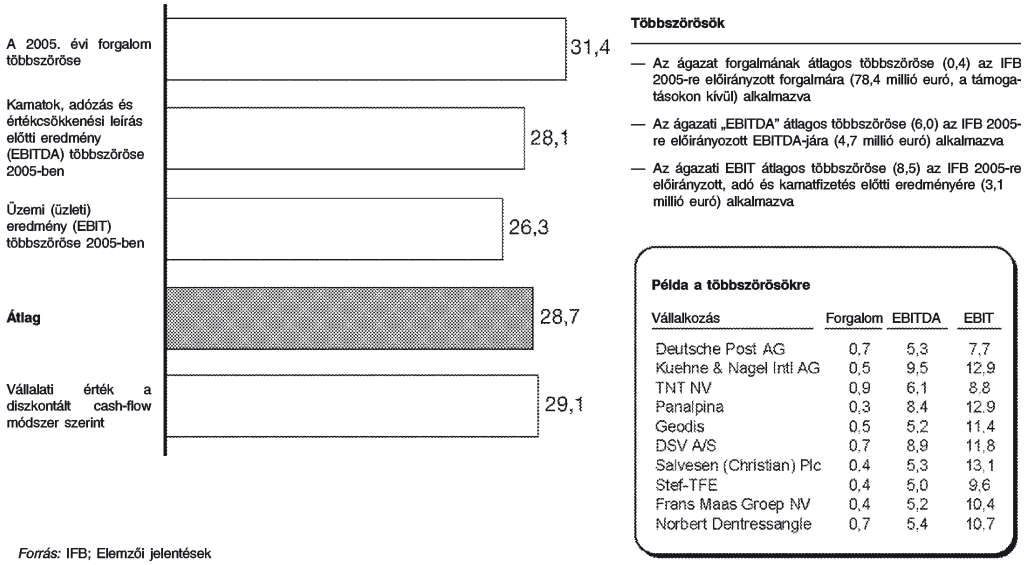
(*) Ágazati gyakorlat.
(**) EBITDA.
(***) Nettó jelenérték.

(142) A belga kormány szerint a többszörösökön alapuló elemzés (a 2005-ben elért eredmények függvényében) megerősíti a DCF-módszerrel elért értékelést. A „többszörösökön” (az ágazati átlagoknál óvatosabb többszörösökön) alapuló értékelés ugyanis a vállalat értékét körülbelül 28,7 millióra teszi, amint azt az 5. ábra mutatja.

5. ábra

Az IFB vállalati értéke

(Millió euró)



Forrás: IFB; Elemzői jelentések

(143) A belga kormány úgy véli, hogy az IFB által 2003-ban, 2004-ben és 2005-ben ténylegesen elért eredmények is azt erősítik meg, hogy a DCF-értékelés és az alapjául szolgáló elméletek reálisak voltak.

(144) A belga kormány úgy véli, hogy az IFB részesedéseken és céltartalékokon kívüli számított értékéhez hozzá kell adni az IFB által birtokolt részesedéseket, azaz 1,9 millió EUR-t, amint azt az IFB mérlegének eszközök részébe 2002. december 31-én lekönyvelték.

(145) Az IFB teljes vállalati értéke, beleértve a részesedéseket is, tehát 31 millió EUR lenne 2002. december 31-én.

(146) E vállalati értékből, még mindig a belga kormány szerint, helyénvaló levonni a céltartalékok értékét, amely 34,2 millió EUR-ra ([19]) becsülhető, valamint a 15 millió EUR-s pénzügyi kötelezettségeket.

(147) Ebből – 18,2 millió EUR-s nettó érték következik az SNCB-nek az IFB-ben fennálló részesedése tekintetében, a tevékenység folytatásáról szóló forgatókönyv szerint. E számítást a 6. ábra mutatja be.

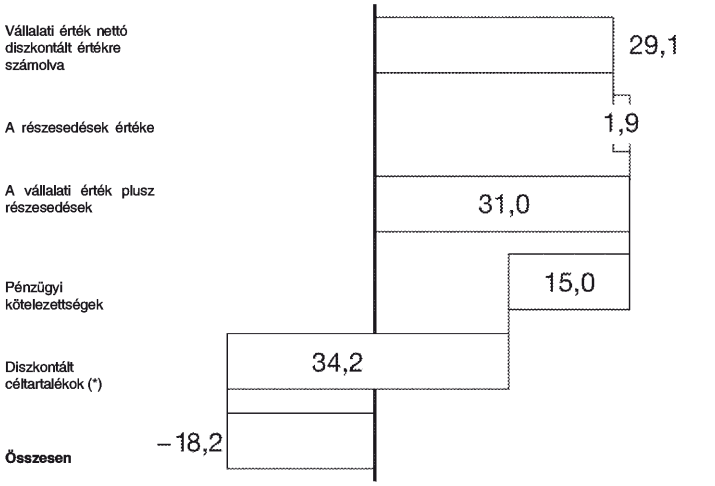
(148) Amint az SNCB által az IFB felszámolása esetén viselendő költségekre vonatkozó korábbi becslés sem, a fenti számítások sem veszik figyelembe a 2000 és 2002 közötti időszakban ki nem fizetett számlákból eredő 63 millió EUR-s kötelezettségeket.

([19]) Ez az érték a 2002.12.31-i mérlegben előirányzott 40,8 millió eurós céltartalékokhoz kapcsolódó cash flow diszkontálásából származik.

6. ábra

A beruházási lehetőség értékelése, 2003. január

(Millió EUR)



(*) A 2003–2006-ig elkülönített, a 2002. végi mérlegben szereplő céltartalékok összességének nettó jelenértéke

Forrás: IFB

c) ***A két forgatókönyv összehasonlítása és következtetés***

(149) A belga kormány által elvégzett elemzést követve a két forgatókönyvből tehát a következő eredmények adódnak:

— az SNCB-nél felmerült nettó költség az IFB csődje és felszámolása esetén nettó 161,8 millió EUR-s veszteség (70,6 millió EUR-ra leszállítva a felülvizsgált becslések szerint),

— az IFB tevékenységeinek folytatását lehetővé tévő 15 millió EUR-s beruházásról szóló határozat az értékromlás jelentős csökkenéséhez vezetett az SNCB tekintetében, ami akkor csak 18,2 millió EUR-t jelentett, ez 143,6 millió EUR-s megtakarítás a csődről és felszámolásról szóló forgatókönyvhöz képest (52,4 millió EUR a felülvizsgált becslésekhez viszonyítva).

(150) Ebből következően a belga kormány úgy véli, hogy az SNCB az adott intézkedések meghozatalával úgy járt el, mint tette volna egy piacgazdasági magánbefektető.

3.2.4. *A versenytorzulás hiánya*

(151) Végül, Belgium úgy véli, ami az intézkedéseknek a francia leányvállalatokból történő tőkekivonás finanszírozására szolgáló részét illeti, hogy az a támogatás, amelynek összege szigorúan a tevékenység beszüntetésével kapcsolatban ténylegesen felmerült költségekre korlátozódik, nem tekinthető olyan intézkedésnek, amely a verseny torzulásával jár. Így a finanszírozásnak ez a része ebből az okból is kiesik a 87. cikk (1) bekezdésének alkalmazási köréből.

3.3. **A megmentési célú intézkedések összeegyeztethetősége az iránymutatással**

3.3.1. *Az IFB nem újonnan alapított vállalkozás*

(152) Belgium úgy véli, hogy mivel az IFB-t 1923-ban alapították, és 1998-ban beolvadással történő egyesüléssel megszerzett egy társaságot, valamint egy tevékenységi ágat (vö. az e határozat 2. részében leírtakkal) vitathatatlan, hogy az IFB több mint 80 éve rendelkezik jogi személyiséggel, és ezért nem tekinthető „újonnan alapított vállalkozásnak”.

3.3.2. *A megmentési célú intézkedések összeegyeztethetők az 1999. évi iránymutatással*

(153) A belga kormány szerint a megmentési célú intézkedések tizenkét hónapot meghaladó tartama nem jár azzal a következménnyel, hogy a közös piaccal való összeegyeztethetőségüket ki lehetne zárni az 1999. évi iránymutatás alapján. Belgium úgy véli, hogy az SNCB csak azért tartotta fenn a megmentési célú intézkedéseket, hogy lefedje az ebben az ügyben a Bizottság számára a végső döntés meghozatalához szükséges időszakot.

(154) Minthogy az 1999. évi iránymutatás 24. pontja előírja, hogy a megmentési célú intézkedésre adott engedély mindaddig érvényes marad, amíg a Bizottság nem határoz a szerkezetátalakítási tervről, a belga hatóságok kérik a Bizottságot, hogy ezen intézkedések fenntartása időtartamának megkérdőjelezése céljából ne hivatkozzon a megmentési célú intézkedések jóváhagyására vonatkozó saját eljárásának tartamára, és hogy a megmentési célú intézkedéseket az 1999. évi iránymutatás 24. pontja alapján hagyja jóvá.

(155) A belga hatóságok úgy vélik, hogy a tőkeemelésnek a bizottsági vizsgálat idejére történő felfüggesztése szükségképpen feltételezte az IFB-nek a megmentési célú intézkedések keretében juttatott fizetési haladék ideiglenes és a visszavonásig tartó fenntartását, mivel az egyetlen alternatíva a csőd lett volna. Végül, a belga hatóságok szerint vizsgálata során a Bizottság egyetlen alkalommal sem emelt kifogást a megmentési célú intézkedés ideiglenes fenntartásával kapcsolatban.

3.3.3. *A szerkezetátalakítási intézkedések összeegyeztethetők az 1999. évi iránymutatással*

3.3.3.1. Az 1999. évi iránymutatás alkalmazhatósága

(156) Belgium úgy véli, hogy az SNCB azon kötelezettségvállalását, hogy az IFB-nél tőkeemelést hajt végre, az 1999. évi iránymutatás, és nem a 2004. évi iránymutatás fényében kell elemezni.

(157) Ezen álláspont igazolására Belgium kifejti, hogy a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozat 240. pontjában az 1999. évi iránymutatás alkalmazhatóságára megállapított két feltétel teljesül. Emlékeztetőül, az eljárás megindításáról szóló határozat 240. pontjában a Bizottság megállapította a 2004. évi iránymutatás 102–104. pontjának ebben az ügyben történő értelmezését érintően, hogy „amennyiben az SNCB úgy határoz, hogy nem ad újból kedvezményt az IFB-nek, és ha bizonyítást nyer, hogy az SNCB a 2004. évi iránymutatás közzététele előtt kötelezte el magát tőkekövetelés einek átalakítására, a Bizottságnak a végső határozatában az SNCB által az IFB-nek juttatott támogatást az 1999. évi iránymutatás alapján kell vizsgálnia”.

(158) Ami az első feltételt illeti, Belgium azt az észrevételt teszi, hogy az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszában visszavonta a 2005. január 28-án bejelentett kiegészítő tőkeemelést, és hogy ennek következtében az első feltétel teljesül.

(159) Ami a második feltételt illeti, Belgium úgy véli, hogy nem vitatható, hogy az IFB jelenleg tervezett tőkeemelésére a felek közötti, a 2003. április 7-i keretszerződésben foglalt megegyezés szerint kerül sor, a Bizottság jóváhagyásával kapcsolatos felfüggesztő feltétel mellett.

(160) E pont alátámasztására a belga hatóságok felhívják a Bizottság figyelmét a következőkre:

— a 2003. április 7-i keretszerződés preambulumának 4. pontja, amely megerősíti, hogy az SNCB igazgatótanácsa már jóváhagyta az IFB-nél végrehajtandó tőkeemelést,

— ugyanezen szerződés 4. cikke, amely megerősíti a felek kölcsönös szándékát, hogy az IFB-nél tőkeemelést hajtsanak végre.

(161) Ami a második pontot illeti, a belga hatóságok emlékeztetnek arra, hogy a belga jog (a keretszerződésre alkalmazandó jog) szerint a szerződés létrejön a szerződő felek egyedüli akaratából, és hogy jelen esetben a keretszerződés 4. cikke kifejezetten és világosan megerősíti az SNCB és az IFB akarategyezségét az IFB-nél történő, az SNCB IFB-vel szembeni követeléseinek tőkévé alakításával 2003. április 7-re visszamenőleg végrehajtott tőkeemelésre vonatkozóan.

(162) A belga hatóságok emlékeztetnek arra, hogy a belga jog szerint a felfüggesztő feltételtől függő kötelezettségek jogilag teljes mértékben kötelező erejűek, és a felfüggesztő feltétel bekövetkezése visszaható hatállyal bír arra a szerződésre, amely az aláírásának napján lép hatályba.

3.3.3.2. A versenytorzulást a lehető legkisebbre csökkentő intézkedések

(163) A belga hatóságok általában arra hivatkoznak, hogy az IFB piaci részesedései jóval elmaradnak a 10 %-tól az ebben az ügyben érintett piacokon. Ebből következően úgy vélik, a kérdéses állami támogatások versenyellenes hatásai nem tekinthetők jelentősnek. Emlékeztetnek különösen arra, hogy az 1999. évi iránymutatás 36. pontja értelmében „ha a [támogatásban részesülő] vállalkozás piaci részesedése [az érintett piacon] jelentéktelen, úgy kell tekinteni, hogy nem áll fenn a túlzott versenytorzulás esete” ([20]), és hogy a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének alkalmazása tekintetében a Bizottság a 10 %-nál alacsonyabb piaci részesedéssel rendelkező vállalkozások által kötött megállapodások versenyellenes hatásait jelentéktelennek tekinti ([21]).

(164) Ami közelebbről az IFB Logistics és az IFB Terminal tevékenységeit illeti, a belga hatóságok a következő észrevételeket teszik:

(165) *Csökkentő intézkedések az áruátrakodás piacán*. A belga kormány azt az észrevételt teszi, hogy az IFB részesedése az anvers-i régió termináljainak piacain kisebb, mint 7 %, és hogy e régióban a terminálok piacain a 2002–2005 közötti időszakban évente átlagosan 10,7 %-os növekedési ütem volt tapasztalható, míg az IFB által szállított mennyiségek csak átlagosan 4,1 %-kal nőttek évente.

(166) A belga kormány hozzáteszi, hogy a szerkezetátalakítási terv végrehajtásával az IFB jelentős mértékben csökkentette áruátrakodási kapacitását, amint azt az eljárás megindításáról szóló levél 2. része bemutatja (25–29. pont). Tekintettel arra a körülményre, hogy a DPD terminál kivételével az eladott összes eszköz a mai napig üzemel, a belga hatóságok úgy vélik, hogy az átruházásokat valós és lényeges kompenzációs intézkedésnek kell tekinteni. A belga kormány szerint az átruházások összessége az IFB kapacitásának a 2002-es 1,5 millió EVP-ről 2005 végére 1,1 millió EVP-re történő, azaz 27 %-os csökkenését eredményezte.

([20]) Lásd az 1999. évi iránymutatás (36) bekezdését.
([21]) Lásd különösen a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatást, HL C 101., 2004.4.27., 97. o., különösen a (24) bekezdést.

(167) A belga hatóságok hozzáteszik, hogy a szerkezetátalakítási terv végrehajtását nem kísérték olyan árintézkedések, amelyek célja vagy hatása az IFB piaci részesedésének növelése volt. Azt az észrevételt teszik, hogy az IFB átlagosan 4,2 %-kal ([22]), növelte árait, míg az ágazati infláció éves átlagos mértéke 1,9 % volt.

(168) *Csökkentő intézkedések a logisztikai piacon*. Az eljárás megindításáról szóló levél (258–260. pont) úgy véli, hogy a „tervezett" intézkedések nem érintik a logisztikai piacot, és hogy az IFB növelhette volna mennyiségét ezen a piacon. A belga hatóságok öt érvet terjesztenek elő annak igazolására, hogy elegendő csökkentő intézkedést hoztak a logisztikai piacon.

(169) Először is, az IFB olyan intézkedéseket hozott, amelyek kapacitásának csökkenésével jártak a logisztikai piacon. Az IFB tulajdonában lévő, vagy a hosszú távú bérlet tárgyát képező vasúti kocsik száma ugyanis a 2002-es 744 egységről ([23]) 377 egységre csökkent 2006 elején ([24]). Ez tehát 49 %-os csökkenés.

(170) Az IFB logisztikai kapacitásának csökkenése abból a tényből is ered, hogy az IFB CNC társaságban (jelenleg Naviland Cargo) fennálló részesedése a 2002-es 10 %-ról a jelenlegi 2 %-ra apadt.

(171) Másodszor, a belga hatóságok úgy vélik, hogy az IFB piaci részesedése a logisztikai piacon jóval elmarad az 5 %-tól, ha e piac földrajzi kiterjedését a belga területre korlátoznánk. Ennélfogva helyénvaló az iránymutatás 36. pontja értelmében feltenni a kérdést, hogy az állami támogatásból eredő versenyellenes hatások érzékelhetőnek tekinthetők-e. A belga hatóságok szerint semmi esetre sem tekinthető úgy, hogy az IFB képes érzékelhető hatást gyakorolni a versenyre a logisztikai piacon. Ugyanezen okokból az IFB-nek nyújtott támogatásból eredő versenytorzulásokat a belga kormány szerint nehezen lehetne érzékelhetőnek tekinteni, úgy, hogy csak igen korlátozott intézkedések tűnnek szükségesnek az IFB versenytársaira gyakorolt kedvezőtlen hatások csökkentéséhez.

(172) Harmadszor, a belga hatóságok javasolják az IFB logisztikai tevékenysége alakulásának vizsgálatát, abból a célból, hogy radikálisan árnyalják a Bizottság azon állítását, amely szerint az IFB „*jelentős mértékben növelhette volna mennyiségét*" ezen a piacon a kérdéses időszakban. A belga hatóságok szerint ugyanis figyelembe kell venni a következő tényeket:

— a kombinált (intermodális) szállítási szegmens tekintetében, az IFB által szállított mennyiségek évi 9,9 %-os nagyságrendű növekedése volt tapasztalható a 2002–2005 közötti időszakban, ami elmarad az ARA (Antwerpen-Rotterdam-Amszterdam) régióban ugyanezen időszakban megfigyelt évi átlag 12 %-tól,

— a hagyományos szállítási szegmensben az IFB teljesen marginális szereplő, még ha feltételezzük is, hogy a piac Belgiumra korlátozódik. Az IFB részesedése ugyanis mind mennyiségben, mind értékben 1 % alatt marad.

(173) Másfelől, az IFB forgalmának növekedése logisztikai tevékenysége vonatkozásában a belga kormány szerint részben a „bulk" (ömlesztett szállítás) alszegmens növekedéséből ered. 2003-ban az IFB által az ömlesztett szállítás révén realizált forgalom csak 3,3 millió EUR-t tett ki. Márpedig 2004-ben az IFB két, jelentős mennyiség ömlesztett szállítására irányuló szerződést kötött. Először is, egy szénszállítási szerződést […], amely […] forgalmat generált 2004-ben és […] 2005-ben. Másodszor, granulátumok ömlesztett szállítására irányuló szerződést, amely a forgalom növekedését eredményezte […] 2004-ben és […] 2005-ben. Az IFB árrést realizált e két szerződésből, amely megerősíti az IFB versenyellenes gyakorlatainak hiányát.

([22]) Az áremelések átlaga a terminálóknak a forgalmuk függvényében történő súlyozásával jött létre.
([23]) Az IFB tulajdonába 368 vasúti kocsi tartozott, és 376 további vasúti kocsira kötött hosszú távú bérleti szerződést.
([24]) 2006 elején az IFB tulajdonába 204 vasúti kocsi tartozott, és 173 további vasúti kocsira kötött hosszú távú bérleti szerződést.

(174) Negyedszer, a belga kormány úgy véli, hogy a terminálok IFB általi, versenytársai számára történő megnyitását a logisztikai piacon szintén jelentős csökkentő intézkedésnek kell tekinteni.

(175) Ötödször, a belga kormány úgy véli, hogy a verseny korlátozott torzulásait, amelyeket úgy lehet tekinteni, hogy az IFB szerkezetátalakítási támogatásából erednek, a következő tényezők tovább csökkentik:

— a vasúti árufuvarozás liberalizációja Belgiumban. A belga hatóságok ugyanis az alkalmazandó európai szabályokkal összhangban megnyitották ezt a piacot a verseny számára (2003 márciusától a nemzetközi szállítások tekintetében, amelyet 2007. január 1-jén teljes liberalizáció követett). ([25]) E megnyitás hatásai nem maradtak el, amint azt a DLC és újabban a Fret SNCF társaságok tevékenységei bizonyítják. Az N 386/2004, Fret SNCF határozatában a Bizottság az ilyen liberalizációt kompenzációs intézkedésnek tekintette a versenytársak tekintetében,

— az SNCB/IFB több más versenytársa, (amelyek között szerepel a Rail4Chem, a Railion Nederland, a TrainSport, a DFG, az EWS, a Connex és az ACTS) már megszerezték, vagy teljes valószínűséggel hamarosan megszerzik üzemeltetési engedélyüket,

— az SNCB (B-Cargo) már jelenleg is nyújt vontatási szolgáltatásokat az IFB versenytársai számára, legyen szó kombinált (*intermodális*) szállítást nyújtó fuvarozókról, mint a HUPAC, a CNC (Naviland Cargo), a Conliner, a Danzas/DHL Express Cargo és az ICF, vagy a „forwarding" (szállítmányozási) szolgáltatást nyújtó fuvarozókról, mint a Transfesa, a K+N, a Nauta, az NTR, a Panalpina, a Rail&Sea, a Railog, a Chemfreight, a Rhenania, a TMF, a Gondrand, az RME Chem, az RME fret és az East Rail Expedition,

— amint azt a Bizottság az N 386/2004, Fret SNCF ügyben hozott határozatában kifejtette, a vasúti és közúti feltételek nem azonosak, a vasút kárára.

(176) A belga kormány szerint a liberalizációs intézkedések jelentős kapacitásnövekedéshez vezettek a logisztikai piacon, amint azt az IFB versenytársainak tevékenységei mutatták a 2003–2005 közötti időszakban. A belga kormány szerint a verseny az intermodális szegmensre összpontosult, ahol az IFB öt versenytársa 12 új járatot indított ebben az időszakban.

3.3.3.3. A tőkeemelés minimumra történő korlátozása

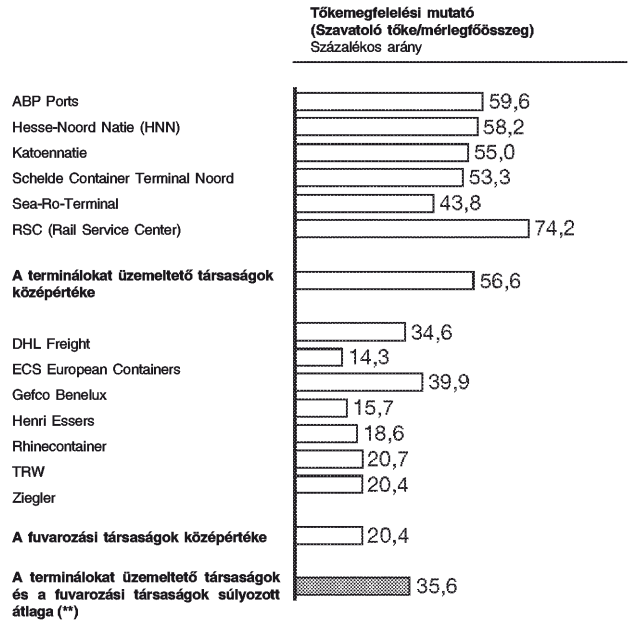
(177) A belga kormány szerint az SNCB és az IFB mélyrehatóan elemezték az IFB tőkeigényét a 2005. december 31-i eredmények és a 2006. évi előirányzatok alapján. A cél az volt, hogy lehetővé tegyék az IFB számára, hogy a piaci versenytársaihoz hasonló tőkemegfelelési mutató mellett folytassa tevékenységét az áruátrakodás és a logisztika piacán.

(178) Az eljárás megindításáról szóló határozat meghozatala előtt átadott információkkal kapcsolatban (lásd a 265–269. pontot) az SNCB és az IFB összehasonlították az átlagos tőkemegfelelési mutatókkal kapcsolatos kiegészítő adatokat, egyrészről az IFB terminálokat üzemeltető versenytársai, másrészről az IFB-vel versenyben álló fuvarozási társaságok tekintetében. A kérdéses társaságoknak (a szavatoló tőke és a mérlegfőösszeg közötti kapcsolatként értendő) tőkemegfelelési mutatóit a 16. ábra mutatja be.

([25]) A piacok e teljes megnyitását, amelyet a 91/440/EK irányelv ír elő, egy 2005. december 13-i királyi rendelet hajtotta végre.

16. ábra

Tőkemegfelelési mutató – összehasonlítható társaságokból vett minta, 2004 (*)



(*) Az ABP, a HNN és a SEA-Ro terminál tekintetében 2003. évi adatokat alkalmaztak, mivel 2004 tekintetében az éves beszámolóikat még nem tették közzé.
(**) Az IFB eszközeinek felhasználása függvényében súlyozva (42% terminál, 58% szállítás).

Forrás: Belfrist; Amadeus; IFB

(179) A 16. ábrából következik, hogy a terminálok üzemeltetői tőkemegfelelési mutatóinak középértéke 56,6 %, míg a fuvarozási társaságok tőkemegfelelési mutatóinak középértéke 20,4 %. Mivel az IFB mindkét ágazatban aktív, az IFB tőkemegfelelési mutatója a fent említett „benchmarkok" (referenciaindexek) függvényében legalább 35,6 % kell, hogy legyen. Ez utóbbi százalékos arányt az IFB befektetett működési eszközeinek súlyozásával számították ki a következőképpen:

— az IFB befektetett működési eszközeinek (nettó könyv szerinti értékükön véve, azaz az értékcsökkenési leírásokat és értékcsökkenéseket követően) 42 %-át a terminálokkal kapcsolatos tevékenységhez rendelik,

— az IFB befektetett működési eszközeinek 58 %-át a szállítási tevékenységhez („logistics") rendelik.

(180) A belga hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy az IFB célzott tőkemegfelelési mutatója összhangban van az olyan társaságok tényleges tőkemegfelelési mutatójával, mint a Gosselin (38,9 %) és a Hupac (34,9 %), akik, mint az IFB, a terminálok üzemeltetését kombinálják logisztikai tevékenységgel.

(181) Az IFB 35,6 %-os célzott tőkemegfelelési mutatója alapján, és a 128,1 millió EUR-s összes kötelezettségből (2006. június 30-i becslés) az IFB tőkeemelésnek tehát a belga hatóságok számításai szerint legalább 95,3 millió EUR-nyi kötelezettség tőkévé alakítását kell magában foglalnia.

3.3.3.4. Az IFB saját hozzájárulása

(182) A belga hatóságok szerint az SNCB összes hozzájárulása az IFB szerkezetátalakításához 95,3 millió EUR, azaz a tőkeemelés előírt összege. Ebből az összegből le kell vonni azokat az összegeket, amelyeket a csoport francia részének szenteltek, azaz 39,1 millió EUR-t. A fennmaradó összeg, azaz 56,2 millió EUR jelenti tehát az SNCB-nek a csoport nem francia tevékenységei szerkezetátalakításához való hozzájárulását.

(183) Ezt követően a belga hatóságok kifejtik, hogy az IFB nem francia tevékenységeivel kapcsolatos finanszírozási igénye a szerkezetátalakítási időszakban (2003. január 1-jétől 2006. június 30-áig) 106,3 millió EUR volt. E szükségletekből 56,2 milliót az SNCB fedez, és 50,2 millió EUR az IFB saját forrásiból származik. Az IFB-nek a belgiumi tevékenységek szerkezetátalakításának összköltségéhez való hozzájárulása 47,1 %.

(184) A következő táblázat mutatja be a finanszírozás részleteit:

Finanszírozási igények és források

(feltételezve, hogy a 63 millió EUR-s követelés átalakítása a szerkezetátalakítás „költségének” minősül)

(EUR '000)

		Átalakított rész	Franciaországi tőkekivonások	Összesen
Időszak: 2003.1.1–2006.6.30.				
A	**FINANSZÍROZÁSI IGÉNYEK**			
A.1.	A szerkezetátalakítás költségei			
A.1.1	Bruttó működési veszteség („cash drain”) a termelékenységnövekedés hatásán kívül	– 27 916		– 27 916
	(egyenlő a 2002-es működési veszteséggel; 6 hónap hányada 2006 tekintetében)			
A.1.2	Rendkívüli ráfordítások	– 32		– 32
A.2.	Tőkeigény a szerkezetátalakítás alatt			
A.2.1	A működőtőke-igény változása (növekedés)	– 7 685	– 8 000	– 15 685
A.2.2	Pótló beruházások nem pénzügyi eszközökbe	– 6 611		– 6 611
A.2.3	Beruházás pénzügyi eszközökbe (részesedésekbe)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3.	A kötelezettségek és kamatok visszafizetése			
A.3.1	Az SNCB-n kívüli (pénzügyi) hitelezők számára			
A.3.1.1	Kamatfizetés	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2	A pénzügyi kötelezettségek visszafizetése	– 16 559		– 16 559
A.3.2	Az SNCB javára			
A.3.2.1	A 2003 előtti kötelezettségek visszafizetése	– 33 200	– 29 800	– 63 000
A.3.2.2	A 2003 előtti kötelezettségekre 2005/06/30-án halmozott kamatok kifizetése	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3	A hitelkeretekre 2005/06/30-án halmozott kamatok kifizetése	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4	A 2005 második és 2006 első félévére szóló kamatok kifizetése	– 3 100	– 2 100	– 5 200
A.4.	Adók (elhatárolások az 1999. adóévre)	– 77		– 77
	Igények összesen (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(EUR '000)

		Átalakított rész	Franciaországi tőkekivonások	Összesen
B	**FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK**			
B.1.	Az SNCB általi finanszírozás			
B.1.1	Hitelkeret (később tőkévé alakítandó)	13 300	1 700	15 000
B.1.2	Tőkeemelés (a hitelkeret átalakításán felül)	42 920	37 380	80 300
	Az SNCB hozzájárulása összesen (B.1. alösszeg)	***56 220***	***39 080***	***95 300***
B.2.	Finanszírozás az IFB saját eszközeivel			
B.2.1	Termelékenységnövekedés			
B.2.1.1	Az A.1.1. szakaszban szereplő bruttó működési veszteség részleges vagy teljes felszámolása	25 167		25 167
B.2.1.2	EBITDA 2004-ben, 2005-ben és 2006-ban	10 429		10 429
B.2.2	Pénzügyi bevételek	1 368		1 368
B.2.3	A működőtőke-igény változása (csökkenés)	2 687		2 687
B.2.4	A nem pénzügyi eszközök értékesítése (lényegében az OCHZ terminál 2004-ben)	4 771		4 771
B.2.5	Pénzügyi eszközök (részesedések) értékesítése	1 267	8 020	9 287
B.2.6	Hitelintézeteknél lekötött pénzügyi kötelezettségek	3 300		3 300
B.2.7	Rendkívüli bevételek	1 105		1 105
	Az IFB hozzájárulása összesen (B.2. alösszeg)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Források összesen (B.1 + B.2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	Az SNCB általi finanszírozás az összes finanszírozás %-ában	52,9 %		
	Az IFB általi finanszírozás az összes finanszírozás %-ában	47,1 %		
		SAJÁT HOZZÁJÁRULÁS	MAGÁNBEFEKTETŐ	

(185) Belgium a következő felvilágosítást adja e táblázatra vonatkozóan.

(186) A finanszírozási igény a következő kategóriákba sorolható:

— a szerkezetátalakítás közvetlen költségei (A.1. szakasz):

e költségek elsősorban a halmozott bruttó működési veszteséget („cash drain") foglalják magukban, a termelékenységnövekedés figyelembe vétele nélkül. Ha figyelmen kívül hagyjuk az IFB által a szerkezetátalakítási terv végrehajtása során realizált termelékenységnövekedést, a bruttó működési veszteség 2003-ban, 2004-ben és 2005-ben ugyanakkora maradt, mint 2002-ben, azaz évi 8 millió EUR-t kell finanszírozni, amint azt az alábbi táblázat is mutatja. A finanszírozási igény 2006-ra ezen összeg felére korlátozódott, feltételezve a tőkeemelést 2006. június 30-án. A szerkezetátalakítási időszak egészére összesítve, az IFB-nél a termelékenységnövekedés hiányában felmerült bruttó működési veszteség 27,9 millió EUR,

(ezer EUR)

	2002	2003	2004	2005 Előirányzat	2006 Költségvetés (6.30-ig)	2003-tól 2006.6.30-ig halmozott
Üzemi (üzleti) eredmény	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+Befektetett eszközök értékcsökkenési leírása és értékcsökkenése	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+Forgóeszközök értékcsökkenése	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+Céltartalékok	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Bruttó üzemi (üzleti) eredmény	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Bruttó működési veszteség („cash drain") a termelékenységnövekedés hatásán kívül		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— tőkeigény a szerkezetátalakítás alatt (működőtőke-igény változása és beruházások a szerkezetátalakítás alatt, A.2 szakasz): e költségek a szerkezetátalakítási időszakban szükséges beruházásokból állnak. A működőtőke emelése annak érdekében vált szükségessé, hogy a folyamatban lévő munkákat finanszírozzák, a kereskedelmi követelések és kötelezettségek közötti különbséget megszüntessék és elegendő likvid eszközt tartsanak fenn. A tárgyi eszközökbe történő pótló beruházásokra azért volt szükség, hogy folytatni lehessen az IFB tevékenységét a szerkezetátalakítási terv megvalósítása során. Ezek nem az IFB kapacitásának növelésére irányultak, hanem inkább az életciklusuk lejáratához érkezett és teljes egészében amortizált eszközöket pótló beruházást céloztak meg, valamint különböző beruházásokat, mint gépjárművek, számítógépek, kisebb épület-felújítások stb. A pénzügyi eszközökbe történő 0,6 millió EUR-s beruházások 2004-ben az IFB Maritime Germany leányvállalat szerkezetátalakításához kapcsolódtak: Az IFB Maritime Germany beolvadt a Haeger & Schmidt Internationalbe, és a Haeger & Schmidt International által az RKE-ben birtokolt részesedést átruházták az IFB-re,

— a kötelezettségek és kamatok visszafizetése (A.3. szakasz): a kamatok és pénzügyi kötelezettségek hitelintézeteknek történő visszafizetésén kívül e kategória az SNCB felé fennálló kötelezettségek visszafizetését és a kamatokat mutatja be. A 33,2 millió EUR-s kötelezettség a 63 millió EUR-s kötelezettség azon része, amely nem a francia leányvállalatokhoz kapcsolódik. A 2006-ban megfizetendő 1,4 millió EUR-s kamat az a kamat, amely nem része a tőkeemelésnek (azért, hogy a tőkeemelést a minimumra korlátozzák). A többi kamat (összesen 9,7 millió EUR) a tőkeemelés részét képezi. Mindezek a kamatok az IFB nem francia tevékenységeihez kapcsolódó kötelezettségekre felszámolt kamatok,

— adók (A.4. szakasz): a 2004-ben fizetett adók az 1999. adóévre vonatkozó időbeli elhatárolások.

(187) Belgium szerint e finanszírozási igényeket részben az IFB, részben az SNCB fedezte. Ami az IFB hozzájárulását illeti (B.2. szakasz), Belgium a következő kiegészítő információkkal szolgál:

— a szerkezetátalakítás időszakában az IFB-nél jelentős termelékenységnövekedés következett be (lásd a B.2.1. szakaszt). Ez javította a bruttó üzemi (üzleti) eredményt, úgy, hogy a 2002-es veszteség 2003-ban részben, és 2004-ben, 2005-ben és 2006-ban teljes egészében eltűnt. Ezen felül 2004-ben és 2005-ben többlet keletkezett, és valószínűleg ez lesz a helyzet 2006-ban is. E vívmányok megerősítik az azon tényezőkre alapított előirányzatokat is, amelyről az IFB-nek a szerkezetátalakítási terv kidolgozása során tudomása volt (lásd e határozat (74) és (75) preambulumbekezdését),

— különböző pénzügyi bevételek (B.2.2. szakasz): 1,4 millió EUR-t képviselnek. E pénzügyi bevételek azok a kamatok, amelyeket az IFB fel tudott halmozni bankszámláin. E bevételek előreláthatóak voltak a szerkezetátalakítási terv idején, mivel megfelelnek az „EURIBOR" kamatoknak azon összegek tekintetében, amelyekre az IFB ésszerűen számíthatott a számláin, tekintettel a szerkezetátalakítási terve előirányzataira,

— rendkívüli bevételek (B.2.8. pont): 1,1 millió EUR-t képviselnek. E rendkívüli bevételek azon értéktöbbletből származnak, amelyet az IFB 263 EAOS vasúti kocsi eladásával realizált […]. 2003-ban a szerkezetátalakítási terv kidolgozása során ez az értéktöbblet előre látható volt, mivel az EAOS vasúti kocsik piacán jelentős volt a kereslet, az ilyen típusú vasúti kocsik iránti kelet-európai kereslet megnövekedése miatt,

— 2004-ben és 2005-ben az IFB körülbelül 2,7 millió EUR-t szabadított fel működőtőkeigénye leszállítása révén (B.2.3. szakasz),

— az IFB a szerkezetátalakítás költségeit részben eszközök értékesítésével finanszírozta (B.2.4. és B.2.5. szakasz). A viszonylag korlátozott jelentőséggel bíró eszközök értékesítésén kívül a hozzájárulás e része főként az OCHZ terminálban használt eszközöket érintő 2004-es tőkekivonásból állt. Az OCHZ által használt ezen eszközökön fennálló közös tulajdonjogokat (50 %) átruházták […] (lásd a B.2.4. tételt 2004-ben), és az IFB működőtőkeként 0,9 millió EUR-s kiegészítő összeget hajtott be az OCHZ-tól (lásd a B.2.5. tételt 2004-ben),

— 2003-ban az IFB 2 millió EUR-s összegű bankkölcsönhöz jutott az ING Banktól (lásd a B.2.6. tételt). 2006-ban az IFB finanszírozta a „reach stacker"-vásárlást, 1,3 millió EUR-s külső kölcsön útján.

(188) Belgium úgy véli, hogy saját forrásaiból hozzájárult a szerkezetátalakítási tervhez, amint azt az 1999. évi iránymutatás előírja.

4. ÉRTÉKELÉS

4.1. A megmentési célú és szerkezetátalakítási intézkedések támogatás-jellegének értékelése

(189) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint „a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet".

4.1.1. *Az állam által vagy állami forrásból nyújtott támogatás*

(190) Először is az a kérdés vetődik fel, hogy az SNCB által az IFB-nek nyújtott pénzügyi támogatás „*az állam által vagy állami forrásból nyújtott támogatás*" volt-e. Az Európai Közösségek Bíróságának a *Stardust Marine*-üggyel kapcsolatos ítélkezési gyakorlata ([26]), szerint e kritérium akkor teljesül, ha egyrészről állami forrásról van szó, és ha másrészről annak nyújtása az államnak, azaz Belgiumnak tudható be.

4.1.1.1. Állami forrás

(191) A Bizottság megállapítja, hogy az SNCB a 80/723/EGK irányelv 2. cikkének értelmében vett közvállalkozás: a belga államé az SNCB jegyzett tőkéjének 100 %-a, és az igazgatótanácsot, valamint az ügyvezető igazgatót a király nevezi ki, a Miniszterek Tanácsában hozott határozattal. Így az említett irányelv 2. cikke (2) bekezdésének a) és c) pontjában foglalt feltételek teljesülnek.

(192) Ezzel összefüggésben „emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlatából már következik, hogy az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése magában foglal minden olyan pénzbeli eszközt, amelyet a hatóságok a vállalkozások támogatására hatékonyan fel tudnak használni[…]. Ebből következően, még ha az érintett intézkedéseknek megfelelő összegek nincsenek is állandó jelleggel az államkincstár birtokában, a tény, hogy állandó állami ellenőrzés alatt, és így az illetékes nemzeti hatóságok rendelkezésére állnak, elegendő ahhoz, hogy azokat állami forrásnak minősítsék. ([27])"

(193) Ebből következően a Bizottság úgy vélte az eljárás megindításáról szóló levélben (136–138. pont), hogy az IFB rendelkezésére bocsátott összegeket állami forrásoknak kellett minősíteni.

([26]) A Bíróságnak a Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott, a 12. lábjegyzetben már idézett ítélete, 37. pont.

([27]) A Bíróságnak a Franciaország kontra Bizottság ügyben 2006. május 16-án hozott, a 12. lábjegyzetben már idézett ítélete, 37. pont.

(194) Belgium vitatja azt a tényt, hogy minden olyan forrás, amellyel az SNCB rendelkezik, állami forrásnak minősülne. A Bizottság a három, Belgium által előterjesztett érvre a következőképpen válaszol:

(195) Az SNCB-nek a közfeladatokhoz rendelt és a kereskedelmi tevékenységekhez rendelt forrásai közötti javasolt különbségtétel nem releváns a *Stardust Marine*-ügy fényében. Ez az ítélet ugyanis egy állami bank forrásait érintette, ami jól igazolja, hogy egy közvállalkozás kereskedelmi tevékenységeihez rendelt forrásai is minősülhetnek állami támogatásnak.

(196) Nem fogadható el az az érv sem, amely szerint az SNCB tulajdona nem áll Belgium rendelkezésére, hanem az SNCB társasági céljához rendelt. Az a tény ugyanis, hogy Belgium birtokolja az SNCB tőkéjének 100 %-át, hogy ez állandó állami ellenőrzés alatt áll, és hogy az állam bármikor határozhat az SNCB privatizálásáról, mutatja, hogy az SNCB vagyona a belga állam rendelkezésére áll. Ezen kívül a Bizottság megjegyzi, hogy a belga állam nevezi ki az igazgatókat a felügyelő bizottságba, továbbá az ügyvezető igazgatót, ami bizonyos fajta ellenőrzési jogot ruház rá a vállalkozás felett.

(197) Az az érv, amely szerint az SNCB által az IFB javára hozott intézkedések nem eredményeznének veszteséget a belga állam vagyonában, a következő ténybeli hibákkal érintett: mivel Belgium az SNCB tulajdonosa, minden olyan rossz befektetés, amely csökkenti az SNCB értékét, csökkenti a belga állam vagyonát is.

(198) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a vizsgált intézkedéseket állami forrásból finanszírozták.

4.1.1.2. Az államnak betudhatóság

(199) Ami annak szükségességét illeti, hogy az intézkedést az érintett államnak lehessen betudni, a Stardust Marine-ügyben hozott ítélet kifejti, hogy „…a puszta tény, hogy egy közvállalkozás állami ellenőrzés alatt áll, nem elég az általa hozott olyan intézkedéseknek, mint például a kérdéses pénzügyi támogatási intézkedéseknek az államnak betudásához. Azt is meg kell vizsgálni, hogy úgy tekinthető-e, hogy a hatóságok ilyen vagy olyan módon érintettek voltak az intézkedések elfogadásában. … ([28])"

(200) A Bíróság ítélkezési gyakorlatából tehát az következik, hogy az államnak betudhatóság kritériumát a Bizottságnak esetről esetre kell vizsgálnia. A Bíróság elismeri, hogy főszabályként „meglehetősen nehéz egy harmadik személynek éppen az állam és egy közvállalkozás közötti privilegizált kapcsolatok miatt egy konkrét esetben bizonyítani, hogy az ilyen vállalkozás által hozott támogatási intézkedéseket ténylegesen a hatóságok utasításai alapján fogadták el." Ugyanezen ítélkezési gyakorlat szerint „…el kell ismerni, hogy egy vállalkozás által hozott támogatási intézkedés államnak betudhatóságra az adott ügy körülményeiből származó jelek összességéből és abból az összefüggésből lehet következtetni, amelyben erre az intézkedésre sor került." ([29])

(201) A Bíróság ezt követően világossá teszi, hogy mely kritériumokat lehet használni az államnak betudhatóság igazolására:

„Egy közvállalkozás által hozott intézkedés államnak betudhatóságra az adott ügy körülményeiből származó jelek összességéből és abból az összefüggésből lehet következtetni, amelyben erre az intézkedésre sor került. E tekintetben a Bíróság már figyelembe vette azt a tényt, hogy a kérdéses szervezet nem hozhatta meg a vitatott határozatot a hatóságok követelményeinek figyelembe vétele nélkül (lásd különösen a Van der Kooy és társai kontra Bizottság ügyben hozott, már idézett ítélet 37. pontját), vagy hogy azon alapvető jellegű tényezőkön kívül, amelyek a közvállalkozást az államhoz kötik, a közvállalkozásnak, akinek közvetítésével a támogatást nyújtották, figyelembe kellett vennie a comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) által kiadott irányelveket (az Olaszország kontra Bizottság C-303/88. sz. ügyben 1991. március 21-én hozott, már idézett ítélet 11. és 12. pontja, valamint az Olaszország kontra Bizottság C-305/89. sz. ügyben hozott ítélet 13. és 14. pontja).

Más jelek is relevánsak lehetnek adott estben a közvállalkozás által hozott intézkedés államnak betudhatósága megállapításának szempontjából, mint például különösen a vállalkozás integrációja a közigazgatási struktúrákba, tevékenységeinek jellege és azok gyakorlása a piacon a magánszereplőkkel folyatott verseny szokásos feltételei mellett, a vállalkozás jogállása, a közjogból, vagy az általános társasági jogból ered-e, a hatóságok által a vállalkozás vezetése felett gyakorolt felügyelet intenzitása, vagy bármely más jel, amely a konkrét esetben a hatóságoknak egy intézkedés elfogadásában való érintettségére vagy érintettség hiányának valószínűtlenségére utal, tekintettel az intézkedés terjedelmére, tartalmára, és a benne foglalt feltételekre is." ([30]).

(202) Az eljárás megindításáról szóló levélben (140–150. pont), a Bizottság az intézkedés államnak betudhatósága tekintetében különbséget tett a keretszerződés 2003. április 7-i megkötése előtti és utáni időszak között. Belgium észrevételeinek ismeretében megfelelőbbnek tűnt három különböző időszak elkülönítése:

([28]) A Bíróságnak a Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott, a 12. lábjegyzetben már idézett ítélete, 52. és 57. pont.

([29]) A Bíróságnak a Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott, a 12. lábjegyzetben már idézett ítélete, 53. és 54. pont.

([30]) A Bíróságnak a Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott, a 12. lábjegyzetben idézett ítélete, 55–57. pont.

— a 2002. július 19-e előtti időszak (az SNCB igazgatótanácsának az előlegnyújtás jóváhagyásáról és az IFB számára nyújtott tőkeemelés „valószínűségének” elfogadásáról szóló határozatának időpontja),

— a 2002. július 19-e és a 2002. december 20-a közötti időszak (az SNCB igazgatótanácsának az IFB-nél végrehajtott tőkeemelés elvi jóváhagyásáról, és az igazgatási bizottságnak 2003. április 7-i keretszerződés letárgyalására történő felhatalmazásáról szóló határozatának időpontja),

— a 2002. december 20-a utáni időszak.

Az igazgatótanács 2002. július 19-i határozatát megelőző időszak

(203) Ami az igazgatótanács e határozatát megelőző időszakot illeti, felmerül a kérdés, hogy az a tolerancia, amelyet az SNCB vezetősége (irányítási bizottsága) tanúsított azáltal, hogy nem követelte meg az IFB-től a szállítási szolgáltatások kifizetését 2000-től, a belga államnak tudható-e be. Az eljárás megindításáról szóló levelében (141–142. pont) a Bizottság kétségeit fejezte ki abban a kérdésben, hogy vajon a 2000 végétől 2003 elejéig tartó időszakban a számlák rendszeres ki nem fizetésének elfogadására vonatkozó határozatot a belga hatóságok beavatkozása nélkül hozták-e meg.

(204) A belga kormány válasza szerint az SNCB igazgatótanácsát csak 2002. július 19-én tájékoztatták e gyakorlatról; a kormánybiztost ugyanebben az időpontban tájékoztatták. A Bizottság nem kapott észrevételeket harmadik személyektől.

(205) A Bizottság a vitákról szóló, a képviselőháznak és a szenátusnak benyújtott 2002. március 6-i, 2002. január 24-i és 2002. február 28-i jelentésekben megjegyzéseket talált az IFB-ről, a képviselőknek és szenátoroknak a vasúti piac megnyitásáról és az ABX-ügyről szóló szélesebb körű vitája keretében. Ebből következően felkérte a belga kormányt, hogy nyújtsa be hozzá a Boston Consulting Group és Team Consult tanulmányait, amelyeket e viták során megemlítettek, valamint a belga kormány 2002. február 22-i határozatát, amely szintén e viták tárgyát képezte.

(206) E dokumentumok elemzése nem tárt fel arra utaló jeleket, hogy a belga kormány befolyást gyakorolt volna az SNCB-nek az IFB jövőjéről hozott határozataira.

(207) Ennélfogva felmerül a kérdés, hogy a közvállalkozás vezetőségének toleranciája, amint azt e határozat (203) preambulumbekezdése bemutatja, a belga államnak tudható-e be, mivel nincs a helyzet alakulásába történő sajátos beavatkozásra utaló jel a kormányzat részéről.

(208) Az 1993. évi törvény szerint ugyanis, amely az SNCB-t közjogi részvénytársaságként hozza létre, az SNCB vezetősége, azaz az ügyvezető igazgató és az igazgatási bizottság tagjai autonóm módon irányítják a vállalkozást, a hatóságok beavatkozása nélkül. Ennélfogva, az IFB-ügy kezelésébe történő állami beavatkozás konkrét jeleinek hiányában a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy az SNCB vezetőségének az IFB számlái 2000 vége és 2002 júliusa közötti időszakban történő ki nem fizetésének tolerálására irányuló határozata nem a belga államnak tudható be.

Az igazgatótanács 2002. július 19-i határozata és a 2002. december 20-i határozata között eltelt időszak

(209) 2002. július 19-én az SNCB igazgatótanácsa, körében a kormánybiztossal, aki Belgium érdekeit képviseli az SNCB igazgatótanácsában, megtudta, hogy az IFB 2002 vége óta nem fizette ki a számláit, és jóváhagyta a 2,5 millió EUR-s előleg kifizetését az IFB-nek 2002 második féléve folyamán.

(210) A Bizottságnak e tekintetben vizsgálnia kell, hogy a *Stardust Marine*-üggyel kapcsolatos ítélkezési gyakorlat által megállapított kritériumok alapján Belgiumnak lehet-e betudni az SNCB igazgatótanácsának e határozatát. Más szóval, jelen estben azt kell vizsgálni, hogy a kormánybiztos igazgatótanácsi jelenléte alapján, a kérdéses intézkedésbe történő konkrét beavatkozásának hiányában, betudható-e a döntés a belga államnak. A bizottság rendelkezésére álló tényezőkből márpedig az következik, hogy sem az ügy vizsgálata, sem a harmadik személyek észrevételei nem tártak fel arra utaló jeleket, hogy a belga állam megpróbálta befolyásolni az igazgatótanács 2002. július 19-i határozatát. Mivel az SNCB autonóm közvállalkozás, amely a közjogi részvénytársaságok jogállásával rendelkezik, a belga állammal szemben autonóm ügyvezetési jogot élvez. Ami a kormánybiztos jelenlétét illeti az SNCB igazgatótanácsában, a Bizottság megjegyzi, hogy a kormánybiztos szerepe korlátozott volt (lásd még a Számvevőszék jelentését e tárgyban ([31]): a kormánybiztos nem avatkozhatott be a 2002. július 19-i határozat tekintetében, csak ha kockáztatta, hogy veszélyezteti az SNCB közfeladatainak ellátását. Tekintettel a támogatás összegére (2,5 millió EUR) és formájára (előleg, kamatokkal), meg kell állapítani, hogy a határozat jellegénél fogva nem veszélyeztethette az SNCB közfeladatainak ellátását.

([31]) Számvevőszék: A közpénzek helyes felhasználása az SNCB-nél; a képviselőház 2000. május 11-i határozatának végrehajtására lefolytatott ellenőrzés, Brüsszel, 2001. május.

(211) A Bizottság megállapítja, hogy e tények ismeretében a 2,5 millió EUR-s előleg SNCB által az IFB-nek abból a célból történő nyújtása, hogy a közszolgáltatáshoz semmilyen módon nem kapcsolódó kereskedelmi tevékenységét fenntartsa, nem tudható be a belga államnak.

(212) A Bizottság megállapítja, hogy ez az ügy nem tartalmaz a tevékenység jellegének és az alapszabálynak a közigazgatásba történő integrációjára utaló jeleket, ami alapján megállapítható lenne az IFB-nek történő 2,5 millió EUR-s előleg nyújtásáról szóló, 2002. július 19-i határozat belga államnak betudhatósága.

Az igazgatótanács 2002. december 20-i határozatát követő időszak

(213) 2002. december 20-án az igazgatótanács arról határozott, hogy olyan keretszerződést köt az IFB-vel, amelynek megmentési célú, valamint szerkezetátalakítási intézkedéseket kell tartalmaznia, és az IFB-nél történő tőkeemeléshez kell vezetnie.

(214) Az ügy Bizottság általi elemzése az eljárás megindításáról szóló levelében (143–150. pont) három, az IFB javára hozott e megmentési célú és szerkezetátalakítási intézkedések belga államnak betudhatóságra utaló jelet tárt fel. E jelek a következők voltak:

— a szerkezetátalakítási terv jóváhagyásra történő benyújtása a belga államhoz,

— a belga államnak az SNCB-re gyakorolt erőteljes befolyásáról szóló újságcikkek 2003-ban,

— a 2003. április 7-i keretszerződés terjedelme, tartalma és feltételei.

(215) Az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszukban a belga hatóságok vitatják, hogy e három jel elegendő az intézkedések belga államnak betudhatósága megállapításához a *Stardust Marine*-üggyel kapcsolatos ítélkezési gyakorlat értelmében. A Bizottság alább megismétli e jelek tartalmát, és kifejti, hogy a belga kormány érvei miért nem fogadhatóak el.

a) *A hatóságok általi jóváhagyás (a Stardust Marine-ügyben hozott ítélet 56. pontja)*

(216) A *Van der Kooy*, ([32]) az *Olaszország kontra Bizottság* ([33]) és a *Bizottság kontra Franciaország* ([34]) ügyekben hozott ítéleteiben a Bíróság a támogatás államnak betudhatóságára következtetett abból a tényből, hogy a támogatásnyújtást a hatóságok jóváhagyásától tették függővé. A *Van der Kooy*-ügyben hozott ítéletben ez a tény önmagában elegendő az államnak betudhatóság megállapításához; az *Olaszország kontra Bizottság* és a *Bizottság kontra Franciaország* ügyekben hozott ítéletekben a jóváhagyás más olyan elemekkel vegyül, amelyek a hatóságok befolyását mutatják. ([35]) A *Space Park Development GmbH*-ügyben hozott határozat, amely a Bizottság első, a *Stardust Marine*-ügyben hozott ítéletet alkalmazó határozata volt, egy támogatás államnak betudhatóságára abból a tényből is következtetett, hogy a kérdéses kölcsönhöz szükség volt Bréma tartomány (*Land*) hatóságainak engedélyére. ([36]) Ebből következően egy intézkedés jóváhagyásra történő benyújtása a tagállamhoz az államnak betudhatóságra utaló jelnek minősül.

(217) Márpedig ebben az esetben a keretszerződés 2. cikke arra kötelezi az SNCB és az IFB igazgatótanácsát, hogy a szerkezetátalakítási tervet nyújtsa be jóváhagyásra a belga államhoz. ([37]) Ez minősül tehát az IFB szerkezetátalakítására utaló SNCB-határozat belga államnak betudhatóságára utaló első jelnek.

(218) A belga kormány arra hivatkozik, hogy a keretszerződésben előírtaktól eltérően, az SNCB és az IFB végül nem nyújtották be jóváhagyásra a szerkezetátalakítási tervet a belga kormányhoz, mivel az sértette volna az SNCB kereskedelmi autonómiáját.

([32]) A Bíróságnak a C-67/85.sz., C-68/85. sz. és 70/85. sz. Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV és társai kontra Bizottság ügyben 1988. február 2-án hozott ítélete (EBHT 1988., 219. o.).

([33]) A Bíróságnak a C-303/88. sz. és C-305/89. sz. Olaszország kontra Bizottság ügyben 1991. március 21-én hozott ítélete (EBHT 1991., I-1433. o., és EBHT 1991., I-1603. o.).

([34]) A Bíróságnak a 290/83. sz. Bizottság kontra Franciaország ügyben 1985. január 30-án hozott ítélete (EBHT 1985., 439. o.).

([35]) Azaz a vezetők állam általi kinevezése a *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítéletek tekintetében; a közintézmény általi finanszírozás, az odaítélés szabályai, amelyek megegyeznek egy hagyományos állami támogatás nyújtásának szabályaival, a támogatás olyan támogatásként történő bemutatása a kormány által, mint amely állami intézkedések összességének részét képezi, a *Bizottság kontra Franciaország* ügyben hozott ítélet tekintetében.

([36]) A Bizottság 2003. december 17-i határozata a Németország által a Space Park Development GmbH részére nyújtott állami támogatásról, HL L 61., 2004.2.27., 66. o., (30) preambulumbekezdés.

([37]) Emlékeztetőül, a 4. cikk a következőképpen szól: *A Felek megerősítik azon szándékukat, hogy végrehajtják a következő intézkedéseket, amennyiben azok megfelelnek a két fél igazgatótanácsa, a belga állam és szükség esetén az EK által jóváhagyott szerkezetátalakítási tervnek, az IFB részvényesei általi jóváhagyásra is figyelemmel.*

(219) Amint azt az eljárás megindításáról szóló levél már kifejtette (146. és 147. pont), ez a ténybeli helyzet nem teszi hatástalanná az államnak betudhatóságra utaló e jelet: kizártnak tűnik, hogy a két szerződő fél, az SNCB és az IFB belefoglaltak volna a szerződésbe egy ilyen záradékot, ha nem lett volna a belga állam ilyen értelmű befolyása.

(220) A tény, hogy a belga kormány azt állítja, hogy hivatalosan nem konzultáltak vele a szerkezetátalakításról, nem elegendő a belga állam nem hivatalos befolyásának kizárásához a 2003. április 7-i keretszerződés előkészítése során, sem annak kizárásához, hogy a jóváhagyásra sor került. Amint azt a Bíróság ugyanis a Stardust Marine-ügyben hozott ítéletben megállapította „meglehetősen nehéz egy harmadik személynek éppen az állam és egy közvállalkozás közötti privilegizált kapcsolatok miatt egy konkrét esetben bizonyítani, hogy az ilyen vállalkozás által hozott támogatási intézkedéseket ténylegesen a hatóságok utasításai alapján fogadták el." Ebből következően, a puszta tény, hogy a felek közötti szerződés előírja a belga állam általi jóváhagyást, erőteljes gyanúnak minősül a belga kormány beavatkozása tekintetében.

(221) Az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszában a belga kormány kifejti, hogy a szerződés 2. cikkében foglalt záradék nem magát a szerkezetátalakítási tervet érintette, hanem azt a közleményt, amellyel Belgiumnak be kellett jelentenie a keretszerződést a Bizottsághoz.

(222) A Bizottság úgy véli, hogy ez az érv nem meggyőző: amennyiben a keretszerződés felei csak a Belgium Bizottságnak tett bejelentésére gondoltak volna, kifejezetten ezt írták volna a szerződés 2. cikkébe. A belga kormány által javasolt értelmezés ellentétes a szerződés szövegével.

(223) Ebből következően a Bizottság megállapítja, hogy a szerződés 2. cikke az intézkedések belga hatóságok általi jóváhagyását foglalja magában, és a szóban forgó intézkedések belga államnak betudhatóságára utaló jelnek minősül.

b) *Újságcikkek*

(224) A belga kormánynak a jelen ügybe történő beavatkozására utaló további jelek találhatók egyes újságcikkekben is. ([38]) Így egy, a *La libre Belgique*-ben 2003. május 19-én megjelent cikk ([39]) idézi az SNCB sajtócsoportját, amely kifejti, hogy Belgium 2003. május 19-én még nem jelentette be a megmentési célú intézkedéseket a Bizottsághoz, jóllehet a keretszerződést 2003. április 7-én aláírták, abból kifolyólag, hogy „*a szövetségi hatalomnak is lesz (volt) néhány szava*". A www.cheminots.be weboldalon 2003 márciusában megjelent cikk a következőképpen idézi Karel Vincket, az SNCB akkori ügyvezető igazgatóját az ABX- és IFB-ügyről: „*Elegendő mozgásteret kér a táraság vezetéséhez.*" Ez azt sejteti, hogy az SNCB vezetősége úgy véli, az állam túlságosan beleavatkozott ügyeibe.

(225) Belgium cáfolja ezt a jelet. Ami a *La libre Belgique* cikkét illeti, Belgium arra hivatkozik, a keretszerződés 2. cikkéhez hasonlóan, hogy a szövetségi államnak csak a belga kormány Bizottsághoz benyújtott azon közleménye tekintetében lesz néhány szava, amellyel bejelenti a keretszerződést. Pedig az újságcikk és az SNCB sajtóközleményének szövege világos. Ha az SNCB sajtócsoportja azt kívánta volna mondani, hogy a belga kormánynak csak jóvá kell hagynia egy, a Bizottságnak történő továbbítás szövegét, utalt volna arra, hogy a megoldandó probléma pusztán formális és nem lényegi probléma.

(226) Ami Karel Vinck szavait illeti, a belga hatóságok úgy vélik, hogy ezek csak a közfeladat ellátására korlátozódnak. Ez kevéssé tűnik hihetőnek, mivel Vincket különösen az ABX- és az IFB-ügyekkel kapcsolatban kérdezték meg, amelyek, amint azt a belga kormány maga is elismeri, az SNCB kereskedelmi tevékenységeivel kapcsolatosak, és nem a közfeladatokkal.

c) *A kertszerződés terjedelme, tartalma és feltételei*

(227) Általánosabban a Bizottság emlékeztet arra, hogy a Stardust Marine-ügyben hozott, fent idézett ítélet 56. pontja, amely szerint „bármely más jelet, amely a konkrét esetben a hatóságoknak egy intézkedés elfogadásában való érintettségére vagy érintettsége hiányának valószínűtlenségére utal, tekintettel az intézkedés terjedelmére, tartalmára, és a benne foglalt feltételekre is" figyelembe kell venni egy intézkedés államnak betudhatósága megállapításakor, azt sugallja, hogy a keretszerződés terjedelme, tartalma és feltételei az államnak betudhatóság további jeleinek minősülnek.

(228) Belgium cáfolja ezt a harmadik jelet, ismételve, hogy az SNCB teljes mértékben autonóm valamennyi döntésének meghozatala tekintetében, kivéve a közfeladatok ellátását.

([38]) Újságcikkek is minősülhetnek az államnak betudhatóságra utaló jelnek, lásd az *ABX Logistics*-ügyben (HL C 9., 2004.1.14., 12. o.) és a *Sniace SA* ügyben (HL L 108., 2003.4.30., 35. o.) hozott határozatokat.

([39]) „Az Inter Ferry Boats kettéválik", megjelent 2003. május 19-én a www.lalibre.be weboldalon.

(229) A Bizottság úgy véli, hogy az 1993. évi törvény, amely az SNCB jogállását közjogi részvénytársaságként szabályozza, bizonyos fokú autonómiát biztosít az SNCB számára kereskedelmi tevékenységei tekintetében. Mindazonáltal a Bizottság emlékeztet arra, hogy a kormánybiztos jelen van az igazgatótanács valamennyi ülésén, és jogorvoslatként a belga hatóságokhoz fordulhat az igazgatótanács olyan határozatának megsemmisítése céljából, amely a közfeladat ellátásán kívüli tárgyat érint, ha e határozat *„[…]veszélyezteti a közfeladatok ellátását.”*

(230) Amint már kifejtette, a Bizottság úgy véli, hogy a 2,5 millió EUR-s előleg nyújtásáról szóló határozattal szemben a kormánybiztos nem élhetett jogorvoslattal, mivel az előleg összege és formája okán nem veszélyeztethette a közfeladatok ellátását.

(231) Ettől eltérően kell értékelni a közel 100 millió EUR-nak egy csőd szélén álló vállalkozásba történő befektetéséről szóló határozatot. E határozatnak beavatkozásra kellett indítania a kormánybiztost, vagy legalább arra, hogy a belga hatóságokat tájékoztassa, hogy azok hivatalosan vagy nem hivatalosan avatkozzanak be, amint tette azt például 2000-ben az ABX olasz leányvállalatába történő beruházások tekintetében.

(232) Ebből következően a Bizottság úgy véli, hogy a keretszerződés terjedelme, tartalma és feltételei, a kormánybiztos jelenlétével és jogkörével együttvéve az államnak betudhatóságra utaló jelnek minősülnek.

d) *Következtetés*

(233) Ebből következően a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedések a belga államnak tudhatók be az SNCB igazgatótanácsának 2002. december 20-i határozatát követő időszakot illetően.

(234) Elemezni kell tehát, hogy az SNCB által az IFB-t érintően 2002. december 20-a után hozott intézkedések előnyben részesítették-e a kedvezményezettet vagy, hogy – ezzel ellentétesen –, az SNCB úgy járt-e el, mint tette volna egy körültekintő piacgazdasági befektető.

4.1.2. *A támogatás kedvezményezettjének előnyben részesítése a körültekintő piacgazdasági befektető elvének alkalmazásában*

(235) Elemezni kell, hogy az SNCB igazgatótanácsának 2002. december 20-i, az IFB-nél a lejárt követelések tőkévé alakítása révén végrehajtandó tőkeemelésről és a megmentési célú intézkedések alkalmazásáról szóló határozata, amely arra indította az SNCB-t, hogy 2003. április 7-én keretszerződést írjon alá az IFB-vel, gazdasági előnyben részesítette-e az IFB-t, vagy hogy e határozat a piacgazdasági magánbefektetőre vonatkozó értékelés körébe tartozik-e.

(236) Mivel az SNCB azon határozata, hogy nem kéri az IFB-től a számlák kifizetését 2000 végétől 2002 decemberéig, valamint az SNCB azon határozata, hogy 2,5 millió EUR-s előleget biztosít, nem Belgiumnak tudható be, nem kell e határozatokat részleteiben vizsgálni.

(237) Emlékeztetőül, a megmentési célú intézkedések a következőkből álltak:

— fizetési haladék nyújtása a 63 millió EUR-s kötelezettség tekintetében,

— 15 millió EUR-s hitelkeret nyújtása,

— 5 millió EUR-s visszatérítendő előleg nyújtása.

(238) A szerkezetátalakítási intézkedések a franciaországi leányvállalatokból történő tőkekivonást és a belgiumi tevékenységek szerkezetátalakítását és folytatását foglalták magukban. Ezen intézkedések finanszírozását először megmentési célú intézkedések biztosították, mivel a szerkezetátalakítási terv előírta, hogy a finanszírozást a következő követelések saját tőkévé alakítása révén véglegesítik:

— a 63 millió EUR-s kötelezettségek saját tőkévé alakítása, amelyek tekintetében fizetési haladékot adtak,

— a 15 millió EUR-s hitelkeret saját tőkévé alakítása,

— a fizetési haladékot és hitelkeretet terhelő kamatok saját tőkévé alakítása.

(239) Annak megállapítására, hogy az SNCB úgy járt-e el, mint tette volna egy piacgazdasági magánbefektető, azt kell értékelni, hogy vajon hasonló körülmények között egy, az SNCB méretéhez hasonlítható méretű, és az SNCB helyzetéhez hasonló helyzetben levő magánbefektető ugyanígy járt volna-e el. ([40])

([40]) A C-305/89. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben 1991. március 21-én hozott ítélet, 19. és 20. pont.

(240) A Bíróság kifejtette, hogy ha egy magánbefektető szükségképpen nem is úgy viselkedik, mint egy olyan hétköznapi befektető, aki tőkét fektet be annak jövedelmezővé tételére hosszabb-rövidebb időre, legalább úgy kell viselkednie, mint egy magánholdingnak vagy vállalkozások magáncsoportjának, akik strukturális, globális vagy szektorális politikát folytatnak, és a jövedelmezőség tekintetében hosszabb távú kilátások vezérlik őket. ([41]) Az Elsőfokú Bíróság kifejtette, hogy a Bizottság köteles „*a vitatott művelet valamennyi vonatkozó tényezője és a művelet háttere teljes körű vizsgálatának lefolytatására*”, hogy megtudja, az állam úgy járt-e el, mint tette volna egy körültekintő piacgazdasági befektető. ([42])

(241) Belgium az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszában úgy véli, hogy az SNCB azon döntése, hogy felkéri az IFB-t a csoport francia leányvállalataiból történő tőkekivonásra, valamint az SNCB azon döntése, hogy felkéri az IFB-t belgiumi tevékenységei szerkezetátalakítására és folytatására, megfelelnek az olyan döntéseknek, amelyeket egy piacgazdasági magánbefektető hozott volna.

(242) A Bizottság mindazonáltal úgy véli, hogy a vonatkozó kérdés nem az, hogy az IFB a franciaországi leányvállalataiból történő tőkekivonással és a belgiumi tevékenységeinek szerkezetátalakításával és folytatásával úgy viselkedett-e mint egy piacgazdasági befektető, hanem, hogy az SNCB-nek az e két intézkedés finanszírozására vonatkozó döntése olyan döntés-e, amelyet egy magánbefektető is meghozott volna.

(243) 2002/2003-ban az SNCB-nek tehát el kellett döntenie, hogy összességében kevésbé költséges-e az IFB szerkezetátalakításának (ami magában foglalta a franciaországi leányvállalatokból történő tőkekivonást és a belgiumi tevékenységeik folytatását) finanszírozása, vagy kevésbé költséges-e az IFB csődeljárás alá vonása. A Bizottság állandó gyakorlatként úgy véli, hogy a magánbefektető akkor folytatta volna a leányvállalat tevékenységét, ha a leányvállalat felszámolásának és a leányvállalat szerkezetátalakításának költségei közötti összehasonlítás azt mutatja, hogy a felszámolás költségei meghaladják a szerkezetátalakítás költségeit. ([43])

(244) Helyénvaló tehát megállapítani először az SNCB költségeit mindkét forgatókönyv estében, az IFB szerkezetátalakítása és felszámolása esetén.

([41]) A C-305/89. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben 1991. március 21-én hozott ítélet, 19. és 20. pont.

([42]) A T-228/99. sz. és T-233/99. sz. *WestLB Girozentrale kontra Bizottság* ügyben 2003. március 6-án hozott ítélet (EBHT 2003., II-435. o., 2251. pont).

([43]) Lásd a Bizottságnak a C 53/03, Belgium, az *ABX Logistics* társaság szerkezetátalakítása ügyében 2005. december 7-én hozott határozatát, 196. és az azt követő pontok.

4.1.2.1. Az IFB szerkezetátalakításának költségei

(245) Az első forgatókönyv szerint az SNCB 95,3 millió EUR-t szentel az IFB szerkezetátalakításának, a követelések behajtásáról való lemondással, amelyeket tőkévé alakítanak. A szerkezetátalakítás végén 100 %-ban rendelkezik egy olyan vállalkozással, amelynek becsült értéke 31 millió EUR, de 34,2 millió EUR-s céltartaléka és 15 millió EUR-s pénzügyi kötelezettsége van (az SNCB felé fennálló kötelezettségeken kívül), így tehát a nettó vállalati értéke – 18 millió EUR. A Bizottság úgy véli, ezek az elismert módszerekre alapuló becslések reálisak.

(246) A Bizottság megállapítja, hogy ebből következően az IFB esetleges eladása esetén az SNCB csak negatív eladási árhoz jutott volna.

4.1.2.2. Az IFB felszámolásának feltételezett költsége

(247) A második forgatókönyv szerint az SNCB szintén lemond 95 millió EUR-s követelésének behajtásáról. Belgium úgy véli, hogy ezen kívül, a keretszerződés 2003. április 7-i megkötésének idején rendelkezésre álló tényezők alapján, az IFB belga tevékenységeinek felszámolása arra kötelezte volna az SNCB-t, hogy egy 70,6 és 161,8 millió EUR közötti többletköltséget viseljen. Ez az összeg megfelel azon összegeknek, amelyek az eszközök értékesítésével (37,5 millió EUR) általában behajthatók lettek volna, és amelyekből le kell vonni az IFB forrásainak felszámolásával kapcsolatban felmerült költségeket (67–76,9 millió EUR) és az SNCB-nek az IFB tevékenységei beszüntetésével feleslegessé vált személyzetének költségét (41,1–122,4 millió EUR).

(248) A Bizottság nem ért egyet ezzel az elemzéssel. Először is, vitatja, hogy az SNCB-nek ki kellene fizetnie az IFB forrásainak összességét. Vitatja továbbá a szociális többletköltség Belgium által kiszámított összegét.

Az SNCB felelőssége az IFB forrásaiért

(249) Belgium állításával szemben, az a tény, hogy az IFB negatív nettó eszközértékkel (az eszközök behajtásának értékéből levonva a fizetendő források értékét) rendelkezett, nem jelenti, hogy csőd esetén az SNCB-nek kellett volna viselnie a megfelelő forrástöbbletet. A Bizottság emlékeztet arra ugyanis, hogy elvben egy olyan társaság, mint az IFB, kötelezettségeiért saját eszközeivel felel. A részvényesek felelőssége a társaság kötelezettségeiért általában nem haladja meg a társaság saját tőkéjét, és így nem érinti a különböző részvényesek saját vagyonát. Csak kivételes esetekben és nagyon szigorú feltételek mellett fordulhat elő, hogy egyes nemzeti jogszabályok lehetőséget biztosítanak harmadik személyek számára, hogy a részvényesekhez forduljanak. ([44])

([44]) Lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló C 53/03, Belgium, *ABX Logistics* határozat 61. pontját.

(250) Az IFB feltételezett csődje esetén az SNCB elvesztette volna tehát saját tőkéjét, de nem kellett volna kielégítenie az IFB többi hitelezőjét. Eleve, az IFB csődjének költsége az SNCB mint részvényes számára a nullával lenne egyenlő, és nem 29,5–39,4 millió EUR lenne, amint azt a belga hatóságok állítják.

(251) Döntéshozatali gyakorlatában a Bizottság elismeri mindazonáltal, hogy az SNCB helyzetében levő vállalkozás köteles lehetett arra, hogy ne részvényesként, hanem más jogcímen viselje a költségeket. ([45]) Jelen esetben e költségek többek között a következők:

— hitelezőként az SNCB elveszti az IFB felé fennálló követeléseit, legalábbis az IFB-nek az eszközök által nem fedezett forrásaiban fennálló részesedése arányában; a Bizottság el tudja fogadni, hogy tekintettel az SNCB-nek az IFB felszámolásában betöltött szerepére, ez a kockázat az SNCB-nek az IFB felé fennálló követeléseinek teljes összegéig, azaz 95 millió EUR-ig növekedhet,

— a Bizottság el tudja fogadni, hogy anyavállalatként hírneve megóvása érdekében tanácsos, hogy az SNCB átvállalja az IFB beszállítóinak – akik az SNCB beszállítói is – ki nem fizetett tartozások egy részét.

(252) Helyénvaló tehát megbecsülni azt a legmagasabb összeget, amelyet az SNCB-nek e címen viselnie kellett volna. E tekintetben Belgium saját maga is úgy véli, hogy az SNCB által e címen viselt többletköltségek valószínűleg nem haladnák meg a 13 millió EUR-t. Valójában, a valódi többletköltségek ettől elmaradhatnak, mivel az IFB hitelezői követeléseik egy részét az IFB felszámolásából hajtanák be először, és az SNCB csak a fennmaradó részt fizetné ki. Ezt a 13 millió EUR-s összeget tehát a legfelső határnak kell tekinteni.

Az SNCB szociális többletköltségének összege

(253) A Bizottság úgy véli, hogy elvben egy piacgazdasági magánbefektető, akinek a leányvállalata szerkezetátalakításának vagy csődeljárás alá vonásának finanszírozásáról kell határoznia, akkor juthat arra, hogy figyelembe veszi a személyzete csökkentése tekintetében felmerülő költségeket, ha ez a személyzetcsökkentés a leányvállalat csődjének közvetlen és elkerülhetetlen következménye.

(254) Belgium arra a következtetésre jut, hogy az IFB csődje létszámfeleslegként 530 alkalmazottat hagyott volna az SNCB-re, amelyből 50 az IFB-hez kiküldött alkalmazott, és 480-at az SNCB foglalkoztatott olyan tevékenységek tekintetében, amelyek folytatása az IFB tevékenységeitől függött. Az SNCB személyzetének 530 alkalmazottal történő csökkentése 122,4 millió EUR-s költséget generált volna, azaz 230 000 EUR-t alkalmazottanként. E számítások részleteit e határozat 3. része tartalmazza.

(255) A Bizottság úgy véli, hogy nem reális úgy tekinteni, hogy az SNCB a korábban az IFB által generált forgalomnak csak 21 %-át tudta volna visszanyerni. Mindenekelőtt, amint azt Belgium elismeri az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában, azokon a piacokon, amelyeken az IFB aktív, teljes mértékben fellendülés tapasztalható (11 %-os növekedés az áruátrakodás, 12 %-os növekedés a kombinált szállítás tekintetében). Ennélfogva valószínűnek tűnik, hogy az IFB versenytársai felvásárolták volna az IFB eszközeit, hogy tevékenységét folytathassák.

(256) Ezt feltételezve, az IFB vevőjének szüksége lett volna a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra. Tekintettel az SNCB igen erőteljes pozíciójára a Belgiumból kiinduló nemzetközi árufuvarozás piacán és a Belgiumon belüli nemzeti árufuvarozás piacán (2007. január 1-jéig) meglévő monopolhelyzetére, a Bizottság úgy véli, hogy az IFB vevője legalább igényei egy jelentős része tekintetében az SNCB-t választotta volna vasúti fuvarozónak. Ennélfogva, még az IFB csődjét feltételezve is, az SNCB az IFB által generált vasúti forgalom jelentős részét visszanyerhette volna.

(257) Ezenfelül, a Bizottság azt az észrevételt teszi, hogy a vasúti szállítási piacon növekedés tapasztalható. Ebből következően ésszerűnek tűnik feltételezni, hogy az SNCB ugyanolyan sebességgel nőhetett volna, mint a piac, ami lehetővé tette volna az IFB-hez kihelyezett 50 alkalmazott fokozatos visszaintegrálását.

(258) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy Belgium nem tudta meggyőzően bizonyítani, hogy az SNCB-nél 480 alkalmazottat érintő létszámfelesleg keletkezett volna az IFB feltételezett csődje esetén, és hogy nem tudta volna az IFB-hez kihelyezett 50 alkalmazottat visszaintegrálni.

(259) A Belgium által átadott információk alapján a Bizottság úgy véli, hogy a második forgatókönyv szerint az SNCB (az első forgatókönyvhöz hasonlóan) szintén lemond a legfeljebb 95,3 millió EUR-nyi követelése behajtásáról, és ezen felül legfeljebb 13 millió EUR-s költséget visel.

4.1.2.3. Következtetés

(260) Mivel az SNCB mindkét forgatókönyv szerint lemond az IFB felé fennálló 95,3 millió EUR-s követeléséről, Belgium

([45]) Lásd a Bizottságnak a C 53/03, Belgium, az *ABX Logistics* társaság szerkezetátalakítása ügyében 2005. december 7-én hozott határozatát, 204. és az azt követő pontok.

nem tudta bizonyítani, hogy az első forgatókönyv (a szerkezetátalakítás finanszírozása) választásával, amely arra indította az SNCB-t, hogy egy negatív, – 18 millió EUR-s becsült értékkel rendelkező vállalkozást megtartson, az SNCB a második, felszámolási forgatókönyvhöz képest – amely forgatókönyv szerint az ezen eljárásban egyedül bizonyított többletköltségek legfeljebb 13 millió EUR-t tesznek ki – gazdaságilag körültekintő döntést hozott.

(261) A Bizottság megállapítja, hogy Belgium nem igazolta, hogy az SNCB úgy járt el, mint egy piacgazdasági magánbefektető, a belga államnak betudható azon határozata meghozatalával, hogy finanszírozza az IFB szerkezetátalakítását és belgiumi tevékenységeinek folytatását, és kivonja a tőkét az IFB franciaországi tevékenységeiből.

4.1.3. *A verseny torzítása és a tagállamok közötti kereskedelem érintettsége*

(262) A Bizottságnak elemeznie kell az érintett piac helyzetét és a kedvezményezetteknek az ezen a piacon fennálló részesedését, valamint a pénzügyi támogatásnak a versenyhelyzetre gyakorolt hatását. ([46])

(263) Jelen esetben a pénzügyi támogatást a verseny számára nyitott piacon aktív vállalkozásnak ítélték oda, amely több tagállam szereplőjével áll versenyben, amint azt e határozat 2. része is bemutatta. A pénzügyi támogatás tehát torzítja vagy azzal fenyeget, hogy torzítja a versenyt és érinti, vagy azzal fenyeget, hogy érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(264) A belga kormány az eljárás megindítására adott válaszlevelében vitatja, hogy a 87. cikk (1) bekezdésének e két feltétele teljesül, mivel a Bizottság nem bizonyította semmilyen módon a verseny ilyen torzulását.

(265) A Bizottság felhívja a belga hatóságok figyelmét arra a tényre, hogy a 87. cikk (1) bekezdése a verseny torzításával való fenyegetésre utal. Ebből következően a Bizottságnak nem kell bizonyítania a versenytorzulást, csak meggyőzően ki kell fejtenie az ilyen torzulás kockázatát, amit meg is tett az eljárás megindításáról szóló levélben (212. és 213. pont), csakúgy, mint e határozatban.

4.1.4. *Következtetés: állami támogatás megléte*

(266) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy az IFB (belgiumi) szerkezetátalakításának és franciaországi tevékenységei beszüntetésének SNCB általi finanszírozása, a 95,3 millió EUR-s kötelezettségek tőkévé alakításának formájában állami támogatásnak minősül.

([46]) A Bíróságnak a 296/82. sz. és 318/82. sz. Holland Királyság és Leeuwarder Papierwarenfabriek kontra Bizottság egyesített ügyekben 1985. március 13-án hozott ítélete (EBHT 1985., 809. o., 24. pont).

4.2. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(267) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja előírja, hogy „a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.”

(268) A Belgium által az SNCB-n keresztül adott támogatás összeegyeztethető lehet a közös piaccal a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében, amint azt a Bizottság az 1999. és 2004. évi iránymutatásaiban értelmezte.

4.2.1. *Összeegyeztethetőség megmentési célú támogatásként*

(269) Csak a likviditási támogatásból álló intézkedések egyeztethetők össze megmentési célú támogatásként. Jelen esetben likviditási támogatás a fizetési haladék, a hitelkeret, és a visszatérítendő előleg nyújtása.

(270) Előzetesen felmerül a kérdés, hogy az iránymutatás melyik változatát kell alkalmazni. Ezen iránymutatás legutóbbi változata 2004. október 10-én lépett hatályba. 7. „hatálybalépés és időbeli hatály” című szakaszában meghatározza:

„(102) A Bizottság ezt az iránymutatást 2004. október 10. és 2009. október 9. között alkalmazza.

(103) A Bizottsághoz 2004. október 10-ét megelőzően beérkezett bejelentések azonban a bejelentés időpontjában hatályos követelmények alapján kerülnek elbírálásra.

(104) Minden olyan megmentési célú és/vagy szerkezetátalakítási támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét, amelyet a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével a Bizottság engedélye nélkül nyújtottak, a Bizottság ezen iránymutatás alapján vizsgálja meg, amennyiben a támogatás egy részét, illetve egészét az iránymutatásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követően nyújtották. A Bizottság minden egyéb esetben a támogatás nyújtásának időpontjában alkalmazandó iránymutatás alapján folytatja le a vizsgálatot.”

(271) A likviditási támogatást 2003. április 7-én nyújtották, az IFB és az SNCB közötti keretszerződés megkötésével. A támogatásnyújtásra a Bizottságnak tett előzetes bejelentés nélkül, és így a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével került sor. Megmentési célú támogatásként történő összeegyeztethetőségük értékelését tehát az 1999. évi iránymutatás alapján kell elvégezni.

(272) Az 1999. évi iránymutatás 23. pontja a következő öt feltételt határozza meg, hogy a megmentési célú támogatást a közös piaccal összeegyeztethetőnek lehessen tekintetni:

„A megmentési támogatásnak meg kell felelnie a következő feltételeknek:

a) hitelgarancia, illetve kölcsön formájában nyújtott likviditási támogatásból kell állnia. A kölcsön kamatlábának mindkét esetben legalábbis összehasonlíthatónak kell lennie a jól működő vállalkozásoknak nyújtott kölcsönöknél szokásos kamatlábbal, és különösen a Bizottság által elfogadott referencia-kamatlábakkal;

b) olyan kölcsönökhöz kell kapcsolódnia, amelyeket az utolsó részlet folyósításától számított legfeljebb tizenkét hónapon belül vissza kell fizetni; a megmentési célú támogatáshoz kötött kölcsön visszafizetését esetleg fedezheti a szerkezetátalakítási támogatás, amelyet utólagosan jóvá kell hagyatni a Bizottsággal;

c) súlyos szociális problémáknak kell indokolniuk, és nem megengedhető, hogy nemkívánatos hatásai jogtalanul begyűrűzzenek a többi tagállamba;

d) a bejelentéskor az érintett tagállamnak köteleznie kell magát arra, hogy a megmentési támogatás engedélyezését követő hat hónapon belül a Bizottság elé terjeszt egy szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet, illetve annak bizonyítékát, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt;

e) olyan összegre kell korlátozódnia, amely feltétlenül szükséges a vállalkozás üzleti tevékenységének fenntartásához abban az időszakban, amelyre a támogatást engedélyezik (például a bérköltségek vagy folyó beszerzések fedezésére).”

(273) A visszafizetésre a keretszerződésben megállapított határidő tizenkét hónap. Mindemellett a belga kormány arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a határidőt a felek a tőkeemelés időpontjáig hallgatólagosan meghosszabbították.

(274) E tény ismeretében a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában (232. és 233. pont) úgy vélte, hogy a 23.b) pontban foglalt követelmény nem teljesül, és hogy a likviditási támogatást nem lehet megmentési célú támogatásként engedélyezni.

(275) Belgium három érvvel vitatja ezt a jogi értékelést. Először is úgy véli, hogy az SNCB a megmentési célú intézkedést azzal az egyetlen céllal tartotta fenn, hogy lehetővé tegye a Bizottság számára az NN 9/2004 ügy vizsgálatának lezárását. Hivatkozik az iránymutatás 24. pontjára, amely előírja, hogy a megmentési támogatás érvényes marad mindaddig, amíg a Bizottság meghozza határozatát a szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban. Ebből következően a belga hatóságok felkérik a Bizottságot, hogy az ezen intézkedések fenntartása időtartamának megkérdőjelezése céljából ne hivatkozzon a megmentési célú intézkedések jóváhagyására vonatkozó saját eljárásának tartamára és, hogy az 1999. évi iránymutatás 24. pontja alapján hagyja jóvá a megmentési célú intézkedéseket, amíg a Bizottság meghozza határozatát a szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban.

(276) A Bizottság úgy véli, hogy ez az érv nem releváns. Az 1999. évi iránymutatás 24. pontja ugyanis azt mondja, hogy „a megmentési támogatást kezdetben legfeljebb hat hónapra vagy – ha az érintett tagállam ez alatt az időszak alatt szerkezetátalakítási tervet terjesztett elő – annyi időre engedélyezik, amíg a Bizottság meghozza határozatát a tervvel kapcsolatban. Kellően indokolt rendkívüli esetekben, az érintett tagállam kérelmére a Bizottság meghosszabbíthatja a kezdeti hathónapos időtartamot.”

(277) A Bizottság megjegyzi, hogy Belgium 2003. április 7-én szerkezetátalakítási támogatást nyújtott. A szerkezetátalakítási terv benyújtására nyitva álló határidő tehát 2003. október 6. Mivel a belga hatóságok a szerkezetátalakítási tervet egy 2003. december 12-i találkozó során nyújtották be a Bizottsághoz, nem tartották be az iránymutatás 24. pontjában előírt határidőt.

(278) A belga hatóságok második érve, amely szerint 2003. augusztus 12-én átadtak minden, a megmentési célú támogatásról való döntéshez szükséges elemet, szintén nem releváns. Az a tény ugyanis, hogy a Bizottság azt követően számos alkalommal kért kiegészítő információt, azt mutatja, hogy a Belgium által átadott információk nem voltak teljesek.

(279) Ami a belga hatóságok azon érvét illeti, amely szerint a Bizottság soha nem emelt kifogást a megmentési célú intézkedés ideiglenes fenntartása ellen, elegendő emlékeztetni arra, hogy a Bizottság a 2003. október 13-i és 2005. január 26-i leveleiben a következő figyelmeztetést tette: a Bizottság felhívja „a belga hatóságok figyelmét az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének a végrehajtás felfüggesztésével kapcsolatos, a 659/99/EK tanácsi rendelet 3. cikkében előírt záradékra, amely megtiltja az új támogatás hatályba léptetését a Bizottság támogatást

engedélyező határozata előtt vagy a határozatának vélelmezett meghozatala előtt. Ezen felül, emlékeztetni kívánom a belga hatóságokat arra, hogy az említett rendelet 14. cikke szerint a kedvezményezettet kötelezni lehet az e záradékkal ellentétesen hatályba léptetett valamennyi támogatás visszatérítésére."

(280) A Bizottság megállapítja tehát, hogy az SNCB által az IFB számára nyújtott likviditási támogatások túllépték az 1999. évi iránymutatás 23. b) pontjában előírt 12 hónapos határidőt, és hogy a belga hatóságok nem nyújtották be hat hónapon belül a szerkezetátalakítási tervet a Bizottsághoz, amint azt az 1999. évi iránymutatás 24. pontja előírja. Az SNCB által nyújtott támogatásokat tehát nem lehet megmentési célú támogatásként engedélyezni. Mindazonáltal szerkezetátalakítási támogatásként összeegyeztethetők lehetnek a közös piaccal.

4.2.2. *A szerkezetátalakítási támogatások összeegyeztethetősége*

(281) Újból felmerül a kérdés, hogy az iránymutatás melyik változatát kell alkalmazni. Az eljárás megindításáról szóló határozatában (240. pont) a Bizottság úgy vélte, hogy ha az SNCB úgy dönt, hogy nem ad újabb előleget az IFB számára, és ha bizonyítást nyer, hogy az SNCB a 2004. évi iránymutatás közzététele előtt tett arra kötelezettségvállalást, hogy követeléseit tőkévé alakítja, a Bizottságnak végső határozatában az 1999. évi iránymutatás alapján kell vizsgálnia az SNCB által az IFB-nek nyújtott támogatásokat.

(282) A belga hatóságok az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszukban arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az SNCB elállt a TRW társaságban fennálló részesedésének az IFB-be történő apportálásától, és visszavonja a 2005. február 28-i bejelentését. Ennélfogva a Bizottság megállapítja, hogy az SNCB úgy határozott, hogy nem ad újabb előleget az IFB számára, csak arra szorítkozik, hogy követeléseit tőkévé alakítsa.

(283) Helyénvaló meghatározni, hogy az SNCB a 2004. évi iránymutatás közzététele előtt vállalt-e kötelezettséget arra, hogy követeléseit tőkévé alakítsa. A belga hatóságok az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszukban bemutatták, hogy a belga jog szerint az SNCB azon kötelezettségvállalása, hogy követeléseit tőkévé alakítja, 2003. április 7-én, a keretszerződés megkötésekor zárult le, és a tény, hogy e kötelezettségvállalás felfüggesztő feltételhez, azaz a Bizottságnak történő bejelentéshez és a Bizottság általi jóváhagyáshoz kötött, nem eredményezte e kötelezettségvállalás lezárt és végleges jellegének megszűnését. Ugyanis, amint azt a belga hatóságok bemutatták, ha e felfüggesztő feltétel teljesül, visszaható hatálya van. Az SNCB azon kötelezettségvállalása, hogy követeléseit tőkévé alakítja 2003. április 7-én így lezárult.

(284) Mivel a két feltétel teljesült, a Bizottság megállapítja, hogy jelen esetben az 1999. évi iránymutatást kell alkalmazni. E megállapítás másfelől megfelel az eljárás megindításáról szóló határozatban (240. pont) bemutatott elemzésnek, amelyben a Bizottság megállapította, hogy:

„[…] ha az SNCB úgy dönt, hogy nem ad újabb előleget az IFB számára, és ha bizonyítást nyer, hogy az SNCB a 2004. évi iránymutatás közzététele előtt tett arra kötelezettségvállalást, hogy követeléseit tőkévé alakítja, a Bizottságnak végső határozatában az 1999. évi iránymutatás alapján kell vizsgálnia az SNCB által az IFB-nek nyújtott támogatásokat." ([47])

(285) Ahhoz, hogy szerkezetátalakítási támogatásban részesülhessen, egy vállalkozásnak először is támogatásra jogosultnak kell lennie az iránymutatások alkalmazása vonatkozásában. Ahhoz, hogy támogatásra jogosult legyen, a vállalkozásnak nehéz helyzetben levő vállalkozásnak kell lennie. Az 1999. évi iránymutatás (4. és 5. pont) e tekintetben megállapítja, hogy:

„(4) […]Az iránymutatás alkalmazásában […]a Bizottság akkor tekint egy vállalkozást nehéz helyzetben lévőnek, ha az képtelen – akár saját erejéből, akár pedig a tulajdonosai/részvényesei vagy a hitelezői által biztosított források révén – arra, hogy megállítsa a veszteségek halmozódását, amely a hatóságok külső beavatkozása nélkül szinte teljes bizonyossággal azt eredményezné, hogy rövid- vagy középtávon feladja üzleti tevékenységét.

(5) Ennek az iránymutatásnak az alkalmazásában valamely vállalkozás, függetlenül méretétől, illetve a körülményektől, akkor tekinthető nehéz helyzetben lévőnek, ha

a) korlátolt felelősségi alapon működő társaság esetén törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el."

([47]) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat – C-46/05 állami támogatás, 240. pont.

(286) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat (225. pont) már bemutatta, az IFB 2002. évi éves beszámolója 48 millió EUR jegyzett tőkét és 50 millió EUR-s adózás előtti folyó veszteséget mutat. Ebből következően a saját tőke már nem volt meg, amikor az SNCB 2003 áprilisában elhatározta, hogy támogatást nyújt. Mivel a jegyzett tőke több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el, az IFB az iránymutatás 4. és 5. pontja értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozás.

(287) Ezen felül, nem szükséges, hogy a vállalkozás újonnan alapított vállalkozás legyen. Az 1999. évi iránymutatás (7. pont) e tekintetben megállapítja, hogy:

„(7) Ennek az iránymutatásnak az alkalmazásában az újonnan alapított vállalkozások nem jogosultak megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra még akkor sem, ha induló pénzügyi helyzetük bizonytalan. Ez akkor fordul elő például, ha új vállalkozás keletkezik egy korábbi vállalkozás felszámolásából, vagy veszi át ilyen vállalkozás teljes eszközállományát."

(288) Amint azt e határozat 2. része bemutatja, az IFB 1998. április 1-jén jött létre, a FerryBoats SA társaság és az InterFerry SA társaság egyesülésével, és az Edmond Depaire SA „vasúti" ágazatának az egyesüléssel létrejött jogalanyba történő apportálásával. Az eljárás megindításáról szóló levélben (218–223. pont) a Bizottság kétségeit fejezte ki abban a kérdésben, hogy vajon az új vállalkozás, az IFB e három társaság jogutódja-e, vagy újonnan jött létre 1998-ban.

(289) Az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszukban a belga hatóságok azt állították, hogy az IFB az 1923-ban bejegyzett FerryBoats SA jogutódja. A Bizottság megállapítja tehát, hogy az IFB nem újonnan alapított vállalkozás az 1999. évi iránymutatás értelmében.

(290) Az 1999. évi iránymutatás 3.2.2. pontja felsorolja a szerkezetátalakítási támogatás engedélyezésének feltételeit. E feltételek a következők:

— a szerkezetátalakítási tervnek ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét,

— intézkedéseket kell tenni a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak a lehető legkisebbre csökkentése érdekében,

— a támogatást a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni,

— rendszeresen megküldött részletes beszámolók révén lehetővé kell tenni, hogy a Bizottság folyamatosan meggyőződhessen a szerkezetátalakítási terv megfelelő végrehajtásáról,

— szerkezetátalakítási támogatás csak egyetlen alkalommal adható.

4.2.2.1. A vállalkozás gazdasági életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv

(291) Ami a vállalkozás gazdasági életképességét helyreállító szerkezetátalakítási tervet illeti, az 1999. évi iránymutatás megállapítja, hogy:

„(31) A támogatásnyújtás feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelyet valamennyi egyedi támogatás esetén jóvá kell hagyatni a Bizottsággal.

(32) A szerkezetátalakítási tervnek – amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie – ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján. A szerkezetátalakítási támogatást tehát megvalósítható szerkezetátalakítási tervvel kell összekapcsolni, amely iránt az érintett tagállam elkötelezi magát. A kellően részletes tervet, beleértve egy piacfelmérést is, be kell nyújtani a Bizottságnak. Az életképesség javulásának elsősorban a szerkezetátalakítási tervben foglalt belső intézkedésekből kell fakadnia, és alapulhat olyan külső tényezőkön is, mint az ár- és a keresletbeli változások, amelyekre a vállalkozásnak nincs jelentős befolyása, amennyiben a piaccal kapcsolatos feltételezések általánosságban elfogadhatók. A szerkezetátalakításnak együtt kell járnia azoknak a tevékenységeknek a beszüntetésével, amelyek az átalakítást követően is strukturálisan veszteségesek maradnának.

(33) A szerkezetátalakítási tervnek ismertetnie kell mindazokat a körülményeket, amelyek nehéz helyzetbe hozták a vállalkozást, lehetővé téve annak elbírálását, hogy a javasolt intézkedések megfelelőek-e. A tervnek figyelembe kell vennie – többek között – az érintett termékpiacon uralkodó és a jövőben várható keresleti-kínálati viszonyokat, forgatókönyveket készítve a helyzet legkedvezőbb, illetve legkedvezőtlenebb alakulására, valamint egy köztes állapotra vonatkozó feltételezések alapján, és feltüntetve a vállalkozás erős, illetve gyenge vonásait. A tervnek lehetővé kell tennie a vállalkozás számára, hogy olyan új struktúra felé haladjon, amely hosszú távú esélyt kínál az életképességre, és arra, hogy a vállalkozás a saját lábára álljon.

(34) A tervnek olyan fordulatot kell eredményeznie, amely lehetővé teszi a vállalkozás számára, hogy a szerkezetátalakítást követően fedezni tudja valamennyi költségét, beleértve az amortizációt és a pénzügyi terheket is. A várható tőkemegtérülésnek elégségesnek kell lennie ahhoz, hogy az átalakított vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon."

(292) A Bizottság az eljárás megindításáról (242–247. pont) szóló határozatában megállapította, hogy Belgium olyan szerkezetátalakítási tervet nyújtott be, amely megfelel az iránymutatásban előírt kritériumoknak, tehát e kritérium tekintetében nem fejezte ki kétségeit. Az eljárás megindítását követően a Bizottság nem kapott az e megállapítást vitató megjegyzéseket harmadik személyektől.

(293) A Bizottság azt az észrevételt teszi, hogy az IFB vállalkozás képes volt gazdasági életképességének bizonyítására mind a 2003-ban benyújtott szerkezetátalakítási tervében, mind az azóta elért eredményeiben. Ebből következően a Bizottság megállapítja, mint az eljárás megindításáról szóló határozatban (271. pont) is, hogy a „vállalkozás gazdasági életképességét helyreállító szerkezetátalakítási tervvel" kapcsolatos kritérium teljesül.

(294) Mindazonáltal, amint az e határozat (290) preambulumbekezdéséből is következik, a vállalkozás gazdasági életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv nem elégséges feltétel; meg kell állapítani azt is, hogy a támogatás nem vezet-e túlzott versenytorzuláshoz.

4.2.2.2. A túlzott versenytorzulás megelőzése

(295) A túlzott versenytorzulás megelőzése tekintetében az 1999. évi iránymutatás (35–39. pont) megállapítja, hogy:

„(35) Intézkedéseket kell tenni a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak a lehető legkisebbre csökkentése érdekében. Ellenkező esetben a támogatást a »közös érdekkel ellentétesnek«, és ezért a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell tekinteni.

(36) Ez a feltétel rendszerint úgy valósul meg, hogy korlátozzák a vállalkozás piaci jelenlétét a szerkezetátalakítási időszak után. Amennyiben az érintett piac(ok) nagysága elhanyagolható a Közösségen vagy az EGT-n belül, vagy a vállalkozás piaci részesedése jelentéktelen, úgy kell tekinteni, hogy nem áll fenn a túlzott versenytorzulás esete. Ez a feltétel tehát rendszerint nem vonatkozik kis- és középvállalkozásokra, hacsak az adott ágazatban nyújtott állami támogatásokról szóló szabályok másként nem rendelkeznek.

(37) A vállalkozás jelenlétének kötelező korlátozása vagy csökkentése az érintett piac(ok)on kompenzációs tényezőként szolgál a versenytársak javára. Az intézkedésnek arányosnak kell lennie a támogatás versenytorzító hatásával, és különösen az adott vállalkozás relatív piaci jelentőségével. A korlátozás, illetve a csökkentés mértékét a Bizottság határozza meg a szerkezetátalakítási tervhez csatolt piacfelmérés és – amennyiben kezdeményeztek ilyen eljárást – az érdekelt felek által szolgáltatott információk alapján. A vállalkozás jelenlétének csökkentését a szerkezetátalakítási terv és az ahhoz kapcsolódó feltételek útján kell hatályba léptetni.

(38) A Bizottság fontolóra veheti a kompenzációs intézkedések enyhítését, amennyiben az adott vállalkozás szerepének csökkentése vagy korlátozása nyilvánvalóan rontaná a piac szerkezetét, például azáltal, hogy közvetett módon monopólium, illetve kifejezetten oligopolisztikus helyzet kialakulásához vezetne.

(39) A kompenzációs intézkedések különböző formákat ölthetnek annak megfelelően, hogy az adott vállalkozás olyan piacon működik-e, amelyre többletkapacitás jellemző. […]"

(296) Az eljárás megindításáról szóló határozatot megelőzően a belga hatóságok kifejtették, hogy a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak a lehető legkisebbre csökkentése érdekében az IFB két intézkedést hozott:

— visszavonta franciaországi áruátrakodási tevékenységeit,

— bezárta a bressoux-i terminált Belgiumban, és eladta a brüsszeli és zeebruggei terminálban fennálló részesedését Belgiumban.

(297) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában (252–265. pont) kétségeit fejezte ki azon kérdéssel kapcsolatban, hogy ezek az intézkedések vajon elegendőek-e ahhoz, hogy a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásait a lehető legkisebbre csökkentsék. E kétségek azt a két ágazatot érintették, amelyeken az IFB folytatta a tevékenységeit, azaz a belga áruátrakodási piacot és a belga logisztikai piacot.

a) ***A belga áruátrakodási piac***

(298) Az eljárás megindításáról szóló levélben (260. pont) említett két intézkedés a belga áruátrakodási piacot érintette. Az eljárás megindításáról szóló levélben (262–264. pont), a Bizottság kétségeit fejezte ki azon kérdéssel kapcsolatban, hogy ezek az intézkedések elegendőek-e, különös tekintettel arra a tényre, hogy a TRW társaság, amelynek tekintetében azt tervezték, hogy az SNCB a részesedését az IFB-be apportálja, jelentős részesedésekkel rendelkezett a brüsszeli és zeebruggei terminálokban, és hogy az IFB jelentős számú belga terminálban rendelkezik kisebbségi részesedéssel.

(299) A belga kormány az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszában több érvet terjeszt elő a Bizottság kétségeinek megcáfolására. Hangsúlyozza először is, hogy az IFB-nél a piacénál kisebb növekedés következett be (4,1 %-os növekedés az IFB, 10,7 %-os az anvers-i kikötő termináljai, 12 %-os az ARA régió termináljai tekintetében). A Bizottság úgy véli, hogy e kiegészítő információ révén megállapítható, hogy az IFB piaci jelentősége a szerkezetátalakítási terv végrehajtása folytán csökkent.

(300) Ezt követően Belgium bemutatta, hogy az IFB az áruátrakodási piacon a 2002-es 1,5 millió EVP-ről 1,1 millió EVP-re csökkentette kapacitását 2005 végén. A Bizottság úgy véli, hogy e kapacitáscsökkentés jelentős csökkentő intézkedésnek minősül.

(301) Végül Belgium tájékoztatta a Bizottságot, hogy a TRW IFB-be történő apportálását nem végzik el. A Bizottság úgy véli, hogy ez utóbbi módosítás azért jelentős, mivel azzal a következménnyel jár, hogy a bressoux-i bezárás és a brüsszeli és zeebruggei részesedések eladása valóban csökkenti az IFB jelenlétét a belga áruátrakodási piacon.

(302) Ezen érvek ismeretében, és tekintettel arra a tényre, hogy az IFB piaci részesedése csökkent, a Bizottság úgy véli, hogy Belgium bizonyította, hogy az áruátrakodási piacon elegendő intézkedéseket hoztak annak érdekében, hogy a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásait a lehető legkisebbre csökkentések.

b) ***A belga logisztikai piac***

(303) Az eljárás megindításáról szóló levélben (257–259. pont) a Bizottság megállapította, hogy a tervezett intézkedések nem érintik a logisztikai piacot. A Bizottság úgy vélte ennélfogva, hogy a logisztikai piacon a tervezett intézkedések hiánya, valamint az a tény, hogy a piacon teljes átalakulás megy végbe, és az a tény, hogy az IFB képes volt volumenének jelentős mértékű növelésére, kétségeket ébreszt azon kérdéssel kapcsolatban, hogy vajon Belgium a lehető legnagyobb mértékben korlátozta-e a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásait az IFB logisztikai tevékenységeit illetően.

(304) A belga kormány az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszában öt érvet mutatott be, amelyek célja annak bizonyítása, hogy az IFB a Bizottság állításaival ellentétben elegendő intézkedéseket hozott a versenytorzulás korlátozására (a részletek tekintetében lásd e határozat 3. részét, (177)–(187) preambulumbekezdés). Ezek az érvek a következőképpen foglalhatók össze:

— az IFB által üzemeltetett vasúti kocsik kapacitásának 49 %-os csökkentése,

— az IFB 5 %-nál alacsonyabb piaci részesedése,

— a piacénál lassabb növekedés (9,9 % az IFB tekintetében, szemben az átlag 12 %-os piaci növekedéssel),

— a növekedés főként az ömlesztett szállításnak köszönhető, amely a piacnak egy olyan alszegmense, amelyen az IFB 2002 előtt kevéssé volt jelen,

— a vasúti árufuvarozási piac liberalizációja 2007-től tovább növeli majd a versenykényszert.

(305) A Bizottság megállapítja, hogy a belga kormány által előterjesztett öt érv meggyőző. Az első érv tekintetében úgy véli, hogy a belga kormány igazolta, hogy az IFB csökkentette logisztikai kapacitását az üzemeltetett vasúti kocsik 49 %-os csökkentésével, ami lehetővé teszi a kérdéses intézkedések által előidézett versenytorzulások korlátozását. A második érv tekintetében a Bizottság egyetért a belga kormánnyal abban, hogy az IFB piaci részesedései csökkentek a logisztikai piacon az 1999. évi iránymutatás 36. pontja értelmében. A harmadik érv tekintetében a Bizottság úgy véli, hogy a Belgium által az IFB forgalmának árnyalására előterjesztett magyarázatok igazolják, hogy az IFB Logistics kevésbé gyorsan növekedett, mint versenytársai, és hogy a legjelentősebb növekedés azt az alágazatot érintette, amelyben az IFB jelenléte csak marginális. A negyedik érv tekintetében a Bizottság úgy véli, hogy még ha a terminálok versenytársak számára történő megnyitásáról szóló határozat valószínűleg gazdasági megfontolásoknak is tulajdonítható, mindazonáltal azzal a következménnyel jár, hogy erősödik azon piacok nyitottsága, amelyeken az IFB aktív, és korlátozhatja a támogatás negatív hatásait is. Az ötödik érv tekintetében a Bizottság elismeri, hogy az IFB jelenlegi helyzete hasonlóságokat mutat az SNCF-Fret helyzetével, amennyiben az IFB, csakúgy, mint az SNCF-Fret a „vasúti szállítási” és a „kombinált szállítási” alágazatokban aktív, amelyek 2007. január 1-jétől teljes mértékben liberalizáltak lesznek ([48]).

(306) A Bizottság megállapítja, hogy Belgium bizonyította, hogy a logisztikai ágazatban elegendő intézkedéseket hoztak annak érdekében, hogy a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásait a lehető legkisebbre csökkentsék.

([48]) A piacok e teljes megnyitását, amelyet a 91/440/EK irányelv ír elő, egy 2005. december 13-i királyi rendelet hajtotta végre.

c) ***Következtetés***

(307) A Bizottság megállapítja, hogy a belga hatóságok bizonyították, hogy a két kérdéses piacon elegendő intézkedéseket hoztak annak érdekében, hogy a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásait a lehető legkisebbre csökkentsék

4.2.2.3. A minimumra korlátozott támogatás

(308) A támogatás minimumra korlátozása tekintetében az 1999. évi iránymutatás (40–39. pont) megállapítja, hogy:

„(40) A támogatás összegét és intenzitását szigorúan a vállalkozás, a részvényesek vagy a vállalkozást magában foglaló csoport meglévő pénzügyi erőforrásainak ismeretében a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni. A támogatás kedvezményezettjeinek a szerkezetátalakítási tervhez jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból, ideértve olyan eszközeik eladását, amelyek nem nélkülözhetetlenek a vállalkozás túléléséhez, valamint külső finanszírozásból piaci feltételek mellett. A torzító hatás korlátozása érdekében a támogatás összegét vagy a támogatásnyújtás formáját úgy kell meghatározni, hogy a vállalkozás ne juthasson olyan forrástöbblethez, amelyet a szerkezetátalakítási folyamathoz nem kapcsolódó agresszív, piactorzító hatású tevékenységre használhat fel. A Bizottság ennek megfelelően vizsgálja felül a vállalkozás szerkezetátalakítás utáni forrásainak szintjét, beleértve az adósságok esetleges halasztását vagy csökkentését követő helyzetet is, különös tekintettel üzleti tevékenységének folytatására az adott ország joga alapján a vállalkozás ellen indított kollektív fizetésképtelenségi eljárást követően. A támogatás részben sem fordítható olyan új beruházás finanszírozására, amely nem elengedhetetlen a vállalkozás életképességének helyreállításához.

(41) Minden esetben bizonyítani kell a Bizottság előtt, hogy a támogatást kizárólag a vállalkozás életképességének helyreállítására fordítják, anélkül hogy a szerkezetátalakítási terv megvalósítása során lehetővé tennék a kedvezményezett termelőkapacitásának növelését, kivéve amennyiben ez az életképesség helyreállításához elengedhetetlen a verseny túlzott torzítása nélkül.”

(309) Azt kell tehát először is ellenőrizni, hogy a támogatás a minimumra korlátozott-e, és ezt követően, hogy az IFB saját hozzájárulása megfelelő volt-e.

a) **A támogatás minimumra korlátozása**

(310) Annak bizonyítására, hogy a támogatást a feltétlenül szükséges minimumra korlátozták, a belga kormány kifejti, hogy a tőkeemelés az IFB 2001-ben és 2002-ben regisztrált veszteségek következtében negatívvá váló saját tőkéjének helyreállítására korlátozódik, olyan mértékben, amely lehetővé teszi számára a gazdasági életképesség helyreállítását. Amint azt e határozat 2. része kifejtette, az IFB tőkemegfelelési mutatója, azaz a szavatoló tőke/források hányados 35,6 % lesz a tőkeemelést követően.

(311) Az eljárás megindításáról szóló határozatában (268. pont) a Bizottság megállapította, hogy a tőkeemelés kevesebb, mint 20 millió EUR, amit a McKinsey tanácsadó cég megerősített a szerkezetátalakítási tervben; ezen felül a Bizottság megállapította (268. pont), hogy az IFB számára előirányzott tőkemegfelelési mutató elmarad a terminálokat üzemeltető társaságokétól, és jóllehet kisebb mértékben, a vegyes tevékenységet folytató társaságokétól is.

(312) Mindemellett megállapította, hogy ez a mutató meghaladja a fuvarozási társaságokban nyilvántartott mutatók átlagát. Tekintettel erre, a Bizottság megállapította, hogy nem rendelkezik elegendő tényezővel annak végleges eldöntésére, hogy a támogatást a feltétlenül szükséges minimumra korlátozták.

(313) A Bizottság úgy véli, hogy annak megállapításhoz, hogy a támogatást a minimumra korlátozták, helyénvaló először azt ellenőrizni, hogy a belgiumi tevékenységeit továbbra is folytató IFB tőkemegfelelési mutatója nem haladja-e meg versenytársaié átlagát, és ezt követően, hogy az IFB a lehető legkisebb költségen vont-e ki tőkét franciaországi részesedéseiből.

i. *A versenytársakét meg nem haladó tőkemegfelelési mutató*

(314) Belgium az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszában kiegészítő információkat adott át. Először is, kiszámolta az IFB-hez leginkább hasonlítható hat, terminállal rendelkező társaság tőkemegfelelési mutatóját, és az IFB-hez leginkább hasonlítható hat logisztikai társaság tőkemegfelelési mutatóját. Ezt követően átlagot számított, a terminálokat üzemeltető társaságok és a logisztikai társaságok átlagos mutatójának az e két tevékenység IFB-beli relatív jelentőségének függvényében történő súlyozásával. Ebből egy 35,6 %-os tőkemegfelelési mutató következik, ami megfelel az IFB tervezett tőkeemelést követő tőkemegfelelési mutatójának.

(315) Ezen felül Belgium igazolta, hogy az IFB két legközvetlenebb versenytársa, azaz a Gosselin és a Hupac társaságok nagyon hasonló tőkemegfelelési mutatóval rendelkeznek (38,9 %, illetve 34,9 %).

(316) A Belgium által átadott kiegészítő információk, és azon tény ismeretében, hogy a tőkeemelést a 2003. decemberi McKinsey-tervben foglalt kezdeti 120 millió EUR-s javaslatról 95,3 millió EUR-ra csökkentették, a Bizottság úgy véli, hogy a tőkeemelés a feltétlenül szükséges mértékre korlátozódik.

ii. *A franciaországi részesedésekből a lehető legkisebb költségen történő tőkekivonás*

(317) Ami az IFB franciaországi leányvállalataiból történő tőkekivonást illeti, a Bizottság ezen felül vizsgálta, hogy az IFB mindig a legalacsonyabb költségű lehetőséget választotta-e, hogy a kötelezettségek megszüntetésével kapcsolatos költségeit és így a támogatást a minimumra korlátozza.

a) ***Acimar***

(318) Az Acimarból a bíróság által kimondott szanálás révén történő tőkekivonás 3,9 millió EUR-ba került (lásd e határozat 2. részét). A Bizottság megállapítja, hogy Belgium bizonyította, hogy az alternatívához, azaz a tevékenység folytatásához szükség lett volna az éves *cash-drain* IFB általi finanszírozására 2005 végéig, ami összesen 10,8 milliós veszteséget jelentett volna, az arra irányuló legcsekélyebb bizonyosság nélkül, hogy azt a 3,9 millió EUR-s követelést be tudják hajtani, amelyről a bíróság által kimondott szanálás keretében le kellett mondani.

(319) A Bizottság megállapítja ebből következően, hogy az IFB a legkevésbé költséges lehetőséget választotta az Acimar tekintetében.

b) ***NFTI-ou***

(320) Ami az NFTI-ou-t illeti, amely egy az IFB és a Port Autonome de Dunkerque által együttesen ellenőrzött, Dunkerque kikötőjében terminálokat üzemeltető társaság volt, az IFB két lehetőséget tanulmányozott. a tevékenység folytatását, vagy a részesedésének eladása révén történő tőkekivonást. A tőkekivonás 18,5 millió EUR-s költséggel járt (lásd az e határozat 2. részében foglalt részletes leírást).

(321) Ami az alternatívát illeti, azaz a tevékenységek folytatását, Belgium válaszában igazolta, hogy ez 36,2 millió EUR-s veszteséget generált volna (lásd az e határozat 3. részében foglalt részletes leírást).

(322) A két lehetőség költségeire tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy az IFB a kevésbé költséges megoldást választotta.

c) ***IFB France***

(323) A később AGEP elnevezésű IFB France NFTI-ou-ra történő átruházása 0,9 millió EUR-ba került (lásd az e határozat 2. részében foglalt részletes leírást). Felmerül tehát a kérdés, hogy az IFB France csődje nem lett volna-e kevésbé költséges az IFB számára.

(324) Mint az eladás esetén is, az IFB-nek el kellett volna engednie az IFB France-nál fennálló követeléseit 0,8 millió EUR értékben. Belgium azt állítja mindazonáltal, hogy a csőd többletköltségeket generált volna: az IFB nem realizálhatta volna a 0,1 millió EUR-s eladási árat, ami a részesedésre elszámolt értékvesztést generált volna, és az IFB-nek összesen 0,8 millió EUR-t kellett volna fizetnie annak a 14 alkalmazottnak, akik a csőd következtében elvesztették volna állásukat a francia szociális jog értelmében.

(325) A Bizottság úgy véli, hogy Belgium nem bizonyította a források fedezésével kapcsolatos e kockázatot. Ennélfogva a Bizottságnak el kell utasítania ezt az érvet [49]. A Bizottság megállapítja tehát, hogy az IFB France átruházása legalább annyiba került, mint a fenntartása.

(326) A Bizottság megállapítja tehát, hogy az IFB a két legkevésbé költséges lehetőség egyikét választotta.

d) ***Dry Port Dunkerque***

(327) A DryPortDunkerque tekintetében elhatározták, hogy felszámolják a társaságot az eszközök egy részének, azaz az NFTI-ou-ban fennálló 8,6 %-os részesedés előzetes értékesítésével. Ez 7,9 millió EUR-s költséggel járt (lásd az e határozat 2. részében foglalt részletes leírást).

(328) Az alternatív forgatókönyv szerint, azaz a tevékenység folytatása esetén az IFB-nek finanszíroznia kellett volna a társaság veszteségei által generált *éves cash draint*, ami 2,6 millió EUR-s többletterhet jelentett volna.

(329) Ebből következően a felszámolás volt a kevésbé költséges lehetőség.

e) ***SSTD***

(330) A francia piacról való kivonulásról szóló stratégiai döntésre tekintettel az SSTD 0,2 millió EUR-ért történő eladásáról szóló határozat (lásd a 2. részben foglalt fenti részletes leírást) megfelelt az IFB számára legkedvezőbb lehetőségnek.

[49] Lásd a Bíróságnak a C-278/92. sz., C-279/92. sz. és C 208/92. sz. Spanyolország kontra Bizottság, ún. Hytasa-ügyben 1994. szeptember 14-én hozott ítéletét (EBHT 1999., I-4103. o., 22. pont), és a Bizottságnak az SBDO-ügyben 1998. július 22-én hozott határozatát.

f) ***Következtetések***

(331) A Bizottság megállapítja, hogy az IFB a lehető legkisebb költségen vonta ki a tőkét franciaországi részesedéseiből, és hogy ebből következően az IFB fennmaradó része életképességéhez szükséges tőkekivonás finanszírozásához az SNCB által nyújtott támogatás a lehető legkisebbre korlátozódott.

b) **A kedvezményezett saját hozzájárulása**

(332) Az 1999. évi iránymutatás 40. pontja megállapítja, hogy:

„A támogatás kedvezményezettjeinek a szerkezetátalakítási tervhez jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból, ideértve olyan eszközeik eladását, amelyek nem nélkülözhetetlenek a vállalkozás túléléséhez, valamint külső finanszírozásból piaci feltételek mellett."

(333) Az eljárás megindításáról szóló levélben a Bizottság megállapította, hogy a szerkezetátalakítási terv szerint úgy tűnt, az IFB saját maga nem járul hozzá jelentősen szerkezetátalakításához, és hogy ennélfogva a Bizottságnak kétségei voltak azon kérdéssel kapcsolatban, hogy vajon az IFB elégséges mértékben hozzájárult-e a szerkezetátalakításához.

(334) Belgium az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszában részletesen kifejtette, hogy mit tekint az IFB saját hozzájárulásának a szerkezetátalakításához (lásd az e határozat 3. részében foglalt leírást, (194)–(201) preambulumbekezdés).

(335) A Bizottság a következőképpen értékeli Belgium magyarázatait:

i. *A szerkezetátalakítás költsége*

(336) A Bizottság elsőként meghatározza a szerkezetátalakítás összköltségét, a nettó termelékenységnövekedést és a működőtőke-igény csökkenését.

A szerkezetátalakítás nettó költsége	
Nettó működési veszteség	2,749
Rendkívüli ráfordítások	0,032
A működőtőke-igény növekedése	12,998
Pótló beruházások nem pénzügyi eszközökbe	6,611
Beruházások pénzügyi eszközökbe	1,882
Kamatfizetés az SNCB-n kívüli vállalkozások számára	2,351
A pénzügyi kötelezettség megtérítése	16,599
Az SNCB felé fennálló kötelezettségek és kamatok részleges visszafizetése	81,7
Adótartozások	0,077
Összesen	125,56

(337) E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy döntéshozatali gyakorlatával összhangban ([50]) a fenti táblázatban szereplő költségeket indokolt elfogadni a Belgium által bemutatott költségek helyett (lásd a (184) preambulumbekezdésben szereplő táblázatot), többek között a következő okokból:

— a működési veszteség („cash drain") Belgium 27,916 millió EUR-s költséget foglalt bele „*bruttó* működési veszteségként" a szerkezetátalakítás költségeibe. A Bizottság úgy véli, hogy döntéshozatali gyakorlatát követve ([51]) csak a *nettó* működési veszteséget kell szerepeltetni a szerkezetátalakítás költségei között. E költség úgy jöhet ki, hogy a szerkezetátalakítási időszak bruttó működési veszteségéből (27,916 millió EUR) levonják a szerkezetátalakítási időszakban realizált termelékenységnövekedést (25,167 millió EUR). Ebből következően a nettó működési veszteség 2,749 millió EUR,

— a működőtőke-igény változásai Belgium a „költségek" részben és a „saját hozzájárulás" részben megemlíti a működőtőke-igény változásait ([52]). A Bizottság döntéshozatali gyakorlata ([53]), alapján a szerkezetátalakítás költségei között csak a működőtőke-igény nettó növekedését lehet figyelembe venni, ami 12,998 millió EUR ([54]);

— csoporton belüli átruházások. Belgium a szerkezetátalakítás költségei között, a „pénzügyi eszközökbe történő beruházások" rovatban szerepelteti a csoport belga részesedéseinek központosításához kapcsolódó, csoporton belüli átruházásokat. Ezek az átruházások a következők voltak: az RKE (az eljárás megindításáról szóló levél 2. részében – 47. pont – részletesen bemutatott belga vállalkozás) Haeger & Schmidt International (egy 100 %-ban az IFB tulajdonában álló németországi leányvállalat, amelyet az eljárás megindításáról szóló levél 2. része – 47. pont – mutat be részletesen) által birtokolt eszközeit az

([50]) Lásd a Bizottságnak az *ABX Logistics* C 53/2003 ügyben 2005. december 5-én hozott határozatát, 247. pont.

([51]) Lásd a Bizottságnak az *ABX Logistics* C 53/2003 ügyben 2005. december 5-én hozott határozatát, 247. pont.

([52]) A felfelé történő változás azzal az igénnyel magyarázható, hogy finanszírozni kell a folyamatban lévő munkákat és el kell tüntetni a követelések és kereskedelmi kötelezettségek közötti különbséget, valamint elegendő likvid eszközt kell tartani a szerkezetátalakítási időszak kezdetén. A lefelé történő változásra a szerkezetátalakítási időszak közepén és végén került sor: Így 2004-ben és 2005-ben az IFB körülbelül 2,7 millió eurót szabadított fel működőtőke-igényeinek leszállítása révén. Ezt a 0,9 millió eurós működőtőkének az OCHZ-tól történő behajtása tette lehetővé az e társaságban fennálló 50 %-os részesedés eladásakor, valamint az ügyfelek fizetési határidejének 2003-hoz viszonyított leszállítása 2004-től, a beszállítók kifizetésére irányuló változatlan politika mellett.

([53]) Lásd a Bizottságnak az *ABX Logistics* C 53/2003 ügyben 2005. december 5-én hozott határozatát, 247. pont.

([54]) Ez az eredmény a következőképpen jön ki: 7,685 millió euró (növekedés Belgiumban) + 8,000 (növekedés Franciaországban) – 2,687 millió euró (csökkentés), lásd a 3. rész (184) preambulumbekezdésében szereplő táblázatot.

IFB-re ruházták, amely azokkal most közvetlenül és nem közvetve, a Haeger & Schmidt Internationalon keresztül rendelkezik. E tranzakció ára 1,6 millió EUR-t tett ki, amit 0,6 millió EUR értékben likvid eszközökkel és az IFB-nek a Haeger & Schmidt International felé fennálló 1 millió EUR-s (folyószámla-) követelésének leszállításával egyenlítettek ki.

A Bizottság úgy véli, hogy ez a tranzakció, amely az IFB-csoporton belüli átruházásból áll, nem vehető figyelembe a szerkezetátalakítás költségeként, mivel pénzügyileg semleges a csoport szintjén. Az IFB 0,6 millió EUR-s költségével szemben ugyanis a Haeger & Schmidt International 0,6 milliós javuló eredménye áll, amely a csoport konszolidált éves beszámolójában nyereségnövekedésként jelenik meg.

ii. *Az SNCB finanszírozása és az IFB saját részesedése*

(338) Az SNCB 95,3 millió EUR erejéig finanszírozza a szerkezetátalakítást. Amint azt a (199)–(237) preambulumbekezdés bemutatta, ez a finanszírozás Belgiumnak tudható be. Erre úgy kerül sor, hogy a hitelkeretet és azokat a követeléseket, amelyek tekintetében fizetési haladékot engedélyeztek, valamint a kapcsolódó kamatokat tőkévé alakítják.

(339) A 2004. évi iránymutatás 43. pontjával ellentétben az 1999. évi iránymutatás nem zárja ki, hogy a vállalkozás saját részesedése jövőbeni haszonból álljon. A Bizottság úgy véli, hogy az 1999. évi iránymutatás keretében a saját hozzájárulás akkor állhat jövőbeni haszonból, ha e jövőbeni haszon a szerkezetátalakítási terv kidolgozásakor előreláthető.

(340) Az IFB a saját szerkezetátalakításához mindenekelőtt a 2004., 2005., és 2006. év tekintetében előirányzott nyereséggel járul hozzá, amelyek valószínűleg 10,5 millió EUR-t tesznek majd ki. Amint az már kifejtésre került, e nyereség előirányozása az IFB által a szerkezetátalakítási terv kidolgozásakor ismert ténybeli elemeken alapult, mint például jelentős új szerződések megkötése, a munkaerő-csökkentés következményeként előálló bérköltség-csökkenés, és a szerkezetátalakítási tervben előírt összehangolások. Ebből következően a Bizottság megállapítja, hogy a jövőbeni hasznok előreláthatóak voltak a szerkezetátalakítási terv kidolgozásakor.

(341) Ezt követően az IFB saját pénzügyi bevételeiből tesz hozzájárulást, amely bevételek az IFB bankszámláin felhalmozódott kamatokból keletkeznek, és összesen 1,4 millió EUR-t tesznek ki. Amint azt a (187) preambulumbekezdés bemutatta, e jövőbeni bevételek előrelátható voltak a szerkezetátalakítási terv kidolgozásakor.

(342) A „nem pénzügyi" eszközök magánvállalkozásoknak történő eladása révén az IFB 4,771 millió EUR-s hozzájárulást tesz. A viszonylag korlátozott jelentőséggel bíró – összesen 0,271 millió EUR-t kitevő – eszközök értékesítésén kívül a hozzájárulás e része főként az OCHZ terminálban használt eszközöket érintő 2004-es tőkekivonásból állt. Az OCHZ által használt ezen eszközökön fennálló közös tulajdonjogot (50 %) 4,5 millió EUR-s árért ruházták át.

(343) A „pénzügyi" eszközök eladása révén, azaz a kisebbségi részesedések magánvállalkozásoknak történő eladása révén az IFB 9,287 millió EUR-t mobilizál. E bevételeket a következőkből történő tőkekivonások eredményezték:

— Autocare Europe és IFB France 2003-ban,

— az OCHZ gazdasági egyesülés, a Brussels Port Invest SA és a Brussels Terminal Intermodal SA 2004-ben, és

— CNC Ferry Boats Intermodal 2005-ben.

Amint azt a (187) preambulumbekezdés bemutatta, e jövőbeni bevételek előreláthatóak voltak a szerkezetátalakítási terv kidolgozásakor.

(344) A Bizottság úgy véli, hogy Belgium igazolta, hogy az IFB tevékenységeit az imént bemutatott, magánvállalkozásoknak történő eladások révén a *core business*re korlátozta.

(345) A magán-hitelintézeteknél felvett hitelek révén az IFB 3,3 millió EUR-t tudott mobilizálni 2003-ban és 2006-ban. E hiteleket az eljárás megindításáról szóló határozat 75–79. pontja mutatta be részletesen. Ezeket piaci feltételek mellett, az SNCB-nek vagy a belga államnak a bankok felé fennálló kezességvállalása nélkül szerezték.

(346) Végül, az IFB 1,105 millió EUR-s hozzájárulást tesz, amelyek rendkívüli bevételekből erednek. E rendkívüli bevételek a nem pénzügyi eszközök (főként EAOS vasúti kocsik és a terminálok járművei) értékesítésével realizált értéktöbbletnek felelnek meg.

(347) A Bizottság megállapítja, hogy az IFB saját részesedése szerkezetátalakításának költségeiből 24,927 millió EUR-t tesz ki. A következő táblázat bemutatja az IFB valamennyi hozzájárulását:

Nyereség 2004–2006	10,429
Pénzügyi bevételek	1,368
A nem pénzügyi eszközök eladása	4,771
A pénzügyi eszközök eladása	9,287
Magánbankoknál felvett hitelek	3,300
Rendkívüli bevételek	1,105
Összesen	30,26

A saját hozzájárulásra vonatkozó következtetések

(348) Összefoglalva, az IFB szerkezetátalakításának összköltségéből, amely 125,56 millió EUR-t tesz ki, 95,3 millió EUR-t, vagyis 76 %-ot az SNCB fizet. Ez a finanszírozás a belga államnak tudható be. 30,26 millió EUR, vagyis 24 % erejéig e költségeket az IFB saját maga viseli.

(349) Jelen esetben a Bizottság emlékeztet arra, hogy az 1999. évi iránymutatás nem határoz meg minimumszintet a saját hozzájárulás tekintetében, csak jelentős hozzájárulást. Mindazonáltal, amennyiben a 2004. évi új iránymutatás, amely jelen esetben nem alkalmazható, 50 % feletti saját hozzájárulást ír elő, a Bizottság hasznosnak véli felidézni a szerkezetátalakítás (amelytől 250 állás közvetlenül függ Belgiumban) hátterének sajátos nehézségeit; a kapacitáscsökkentések (a vasúti kocsik számának 49 %-os csökkentése; több terminál átruházása) fontosságát, és a kombinált szállításnak, azaz az IFB elsődleges piacának az Európai Unió közlekedéspolitikájában betöltött jelentőségét.

(350) A Bizottság megállapítja, hogy a 24 %-os részesedés jelentős részesedésnek minősül, tekintettel az IFB vállalkozás méretére és a szerkezetátalakítás előtti katasztrofális pénzügyi helyzetére.

4.2.2.4. Éves beszámoló és az „először és utoljára” („*one time last time*”) feltétel

(351) Az 1999. évi iránymutatás 45. és 48. pontja megállapítja, hogy:

„(45) Az érintett tagállam által rendszeresen megküldött részletes beszámolók révén lehetővé kell tenni, hogy a Bizottság folyamatosan meggyőződhessen a szerkezetátalakítási terv megfelelő végrehajtásáról.

(48) Annak megakadályozására, hogy egyes vállalkozások jogtalanul részesülhessenek támogatásban, szerkezetátalakítási támogatás csak egyetlen alkalommal adható. A tervezett szerkezetátalakítási támogatásról a Bizottságnak küldött bejelentés során a tagállamnak közölnie kell, hogy az adott vállalkozás kapott-e korábban szerkezetátalakítási támogatást, ideértve az iránymutatás hatálybalépése előtt nyújtott és a Bizottságnak be nem jelentett támogatásokat is. Ha igen, és amennyiben a szerkezetátalakítási időszak vége óta kevesebb, mint tíz év telt el, vagy a terv végrehajtása megtorpant, a Bizottság rendszerint csak olyan rendkívüli és előre nem látható körülmények esetén engedélyezi további szerkezetátalakítási támogatás nyújtását, amelyekért a vállalkozás nem felelős. Előre nem láthatónak olyan körülmény minősül, amelyre semmiféleképpen nem lehetett számítani a szerkezetátalakítási terv készítésekor.”

(352) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat már megállapította (271. pont), a belga kormány elfogadta, hogy éves beszámolót küld a Bizottságnak, hogy lehetővé tegye számára annak értékelését, hogy a szerkezetátalakítási tervet a belga hatóságok kötelezettségvállalásai szerint hajtják végre.

(353) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat szintén megállapította (271. pont), a „*one time last time*” feltételt betartották.

5. **KÖVETKEZTETÉSEK**

(354) A Bizottság megállapítja, hogy Belgium a kérdéses rendelkezések egy részét jogellenesen, a Szerződés 88. cikke (3) bekezdését megsértve hajtotta végre. Mindazonáltal az intézkedések vizsgálata bebizonyította, hogy azok részben nem minősülnek támogatásnak, és a fennmaradó rész tekintetében összeegyeztethetők a közös piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az InterFerryBoats SA belgiumi tevékenységei szerkezetátalakításának és az InterFerryBoats SA franciaországi tevékenységeiből történő tőkekivonásnak a Belga Államvasutak általi, 95,3 millió EUR összegű finanszírozása, amely a belga államnak tudható be, és amelyet a belga állam hajt végre, olyan szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatásnak minősül, amely összeegyeztethető a közös piaccal.

2. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje a Belga Királyság.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 24-én.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

alelnök