II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 24 aprilie 2007

privind măsura de ajutor pusă în aplicare de Belgia în favoarea InterFerryBoats [C 46/05 (ex NN 9/04 și ex N 55/05)]

[notificată cu numărul C(2007) 1180]

(Numai textele în limbile franceză și olandeză sunt autentice)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/608/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate anterior,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

1.1. Cazurile NN 9/04 și N 55/05

(1) Printr-o scrisoare din 12 august 2003, înregistrată de Comisia Europeană la 20 august 2003 [TREN/A(03)27718], autoritățile belgiene au notificat o serie de măsuri de salvare și restructurare, acordate de Societatea Națională a Căilor Ferate Belgiene (SNCB) filialei sale, Inter Ferry Boats (IFB), printr-un contract-cadru încheiat la 7 aprilie 2003, în temeiul articolului 88 alineatul (3) din tratat.

(2) La 13 octombrie 2003 [D(03)17546], Comisia a invitat autoritățile belgiene să îi ofere informații suplimentare. La 12 decembrie 2003 a avut loc o întâlnire bilaterală cu autoritățile belgiene pe această temă. În urma acestei întâlniri, Comisiei i-a fost înaintat planul de restructurare a IFB.

(3) Autoritățile belgiene au răspuns scrisorii Comisiei printr-o scrisoare din 7 ianuarie 2004, înregistrată la Comisie la 13 ianuarie 2004 [TREN/A(04)10708]. Din această scrisoare reiese că măsurile notificate au fost puse în aplicare. Prin urmare, cauza a fost înregistrată sub numărul NN 9/2004. O a doua întâlnire a avut loc la 30 aprilie 2004. Autoritățile belgiene au trimis o serie de documente suplimentare, solicitate de Comisie cu ocazia acestei întâlniri, printr-o scrisoare din 15 iunie 2004, înregistrată la Comisie la 21 iunie 2004 [TREN/A(04)23691].

(4) Printr-o scrisoare din data de 26 ianuarie 2005 [D(05)100339], Comisia a invitat autoritățile belgiene să ofere informații suplimentare, care i-au fost transmise printr-o scrisoare din 25 martie 2005, înregistrată la Comisie la 30 martie 2005 [TREN/A(05)7712].

(5) Printr-o scrisoare din 28 ianuarie 2005 [SG(2005)A1133], autoritățile belgiene au adus la cunoștința Comisiei intenția SNCB de a proceda la o majorare a capitalului suplimentar al IFB, neprevăzută în acordurile notificate la 12 august 2003. Comisia a înregistrat această cauză ca notificare sub numărul N 55/05.

(6) Printr-o scrisoare din 29 martie 2005 [D(05)106199], Comisia a invitat autoritățile belgiene să ofere informații suplimentare, care i-au fost transmise printr-o scrisoare din 28 aprilie 2005, înregistrată la Comisie la 3 mai 2005 [SG(2005)A(05)4155].

(7) Printr-o scrisoare din data de 31 mai 2005 [D(05)111096], Comisia a invitat autoritățile belgiene să ofere informații suplimentare, care i-au fost transmise printr-o scrisoare din 31 iunie 2005, înregistrată la Comisie la 1 iulie 2005 [TREN/A(05)16598].

(8) La 16 septembrie 2005, a avut loc o ședință de lucru a Comisiei și autorităților belgiene. Cu această ocazie, Comisia le-a solicitat autorităților belgiene să transmită informații suplimentare, care au fost trimise printr-o scrisoare din 21 octombrie 2005, înregistrată la Comisie la 24 octombrie 2005 [TREN/A(05)27067].

1.2. **Cazul C 46/05**

(9) Printr-o scrisoare din 7 decembrie 2005, Comisia a informat Belgia în legătură cu decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din tratat, ca răspuns la măsurile în cauză.

(10) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([1]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în legătură cu măsura respectivă. Comisia nu a primit nicio observație în acest sens din partea terților interesați.

(11) Belgia a răspuns scrisorii de inițiere a procedurii printr-o scrisoare din data de 14 februarie 2006, înregistrată la Comisie la 15 februarie 2006 sub numărul TREN/A/13934. Prin aceeași scrisoare din 14 februarie 2006, Belgia și-a retras notificarea din 28 ianuarie 2005.

(12) La 1 iunie 2006 și 25 iulie 2006 au avut loc ședințe de lucru ale serviciilor Comisiei și autorităților belgiene. Acestea din urmă i-au transmis Comisiei o serie de informații suplimentare printr-o scrisoare din data de 29 iunie 2006, înregistrată la Comisie în aceeași zi sub numărul TREN/A/25806, printr-o scrisoare din 20 septembrie 2006, înregistrată în aceeași zi sub numărul TREN/A/32665 și prin două scrisori din 16 și 21 noiembrie 2006, înregistrate sub numerele TREN/A/37638 și TREN/A/37981.

([1]) JO C 159, 8.7.2006, p. 2.

(13) Printr-o scrisoare din 30 noiembrie 2006, primită de Comisie la data de 5 decembrie 2006 și înregistrată sub numărul TREN/A/39219, autoritățile belgiene au trimis o scrisoare a Domnului Karel Vinck cu privire la prezentul dosar. Autoritățile belgiene au trimis această scrisoare pentru a-și susține teza potrivit căreia deciziile SNCB vizate de prezentul dosar nu puteau fi imputate Belgiei, ci doar SNCB.

(14) Printr-o scrisoare din 5 februarie 2007 [D(07)302095], Comisia a invitat autoritățile belgiene să ofere unele informații suplimentare. Belgia a trimis aceste informații printr-o scrisoare din data de 6 februarie 2007, înregistrată la Comisie la data de 7 februarie 2007 [A(07)24246], printr-o scrisoare din 8 februarie 2007, înregistrată la Comisie la 9 februarie 2007 [A(07)23613], printr-o scrisoare din 13 februarie 2007, înregistrată la Comisie la data de 15 februarie 2007 [A(07)24201] și printr-o scrisoare din 15 februarie 2007, înregistrată la Comisie la 16 februarie 2007 [A(07)24362].

(15) Printr-o scrisoare din 15 martie 2007 [D(07)306248] și cu ocazia unei ședințe de lucru desfășurate la 16 martie 2007, Comisia a invitat autoritățile belgiene să ofere informații suplimentare. Belgia a transmis aceste informații printr-o scrisoare din 30 martie 2007, înregistrată la Comisie în aceeași zi [A(07)28411].

2. **DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR DE SALVARE ȘI RESTRUCTURARE**

2.1. **Părțile contractului-cadru privind salvarea și restructurarea IFB**

2.1.1. *IFB*

2.1.1.1. Descrierea societății

(16) IFB este o societate pe acțiuni belgiană. SNCB deține 89,03 % din capitalul social al IFB. Ceilalți acționari sunt CNC Transports (7,41 %), o filială a SNCF, unde aceasta din urmă deține 93,80 % din capital, ICF (2,08 %) și EWS (English Welsh and Scottish Railway – 1,22 %).

(17) IFB a fost creată la 1 aprilie 1998 prin fuziunea următoarelor trei societăți: Ferry Boats SA, Interferry SA și departamentul „căi ferate" al Edmond Depaire Ltd. După cum Belgia a demonstrat printr-un extras din registrul societăților, această fuziune a fost o fuziune prin absorbție, în urma căreia Ferry Boats SA a absorbit Interferry SA; ulterior, departamentul „căi ferate" al Edmond Depaire s-a alăturat entității rezultate în urma fuziunii. IFB păstrează, deci, personalitatea juridică a Ferry Boats, care a fost creată în 1923.

(18) IFB desfășoară, în principal, două tipuri de activități: logistica pentru transportul feroviar și transportul combinat (IFB Logistics) și exploatarea terminalelor terestre pentru transportul combinat (IFB Terminals). Activitățile societății au fost descrise în detaliu în scrisoarea de inițiere a procedurii formale de examinare, punctele 16-29.

(19) La aceste activități se adaugă participațiile și filialele pe care IFB le deține sau le deținea în Belgia și în străinătate în cadrul unor societăți care exploatează terminale maritime și terestre, precum și în unele societăți de transport. Aceste participații și filiale au fost descrise în detaliu la punctul 30 și la următoarele puncte din scrisoarea de inițiere a procedurii formale de examinare. Belgia a informat Comisia că anumite informații factuale prezentate în scrisoarea de inițiere a procedurii fie nu erau în întregime corecte, fie s-au modificat între timp. Schimbările factuale care au avut loc după redactarea scrisorii de inițiere a procedurii sunt descrise la punctele următoare. În ceea ce privește celelalte informații, se face trimitere la decizia de inițiere (punctele 30-49).

(20) Participații ale IFB la terminale din Belgia. IFB s-a retras de la terminalul din Zeebrugge. La punctul 39 din scrisoarea de inițiere, se menționează că IFB și-a vândut acțiunile grupului de interese OCHZ. În realitate, aceasta și-a vândut acțiunile către societatea Hesse-Noord Natie, alături de care exploata acest terminal.

(21) La punctul 41 din scrisoarea de inițiere, se menționează că IFB deține 16,76 % din societatea Dry Port Mouscron-Lille. Belgia a informat Comisia că, în urma unei majorări de capital a societății, care a avut loc la 29 iunie 2006, la care IFB nu a participat, precum și după intrarea unui investitor privat, DELCATRANS, în acționariatul societății, participația IFB s-a redus la 11,07 %

(22) Participarea IFB la terminale din Franța. IFB și-a vândut participația de 30 % din societatea Nord France Terminal International OU (denumită în continuare NFTI-ou) în toamna anului 2006 către CMA-CGM. În urma acestei tranzacții, IFB nu mai deține în Franța decât o participație de 2 % din societatea CNC Transports, redenumită între timp Naviland Cargo.

2.1.1.2. Piețe vizate și cote de piață ale IFB

(23) Comisia a stabilit în decizia de inițiere (punctele 50-54) că, în ceea ce privește activitățile IFB Logistics, trebuie distinse două piețe de produse, și anume activitățile de expediere și activitățile de logistică. Aceste piețe au fost definite ca piețe naționale, iar cota de piață a IFB Logistics a fost calculată ca fiind între 2 % și 5 %.

(24) În ceea ce privește piața terminalelor, decizia de inițiere (punctele 55-59) a făcut distincția între terminalele terestre și terminalele maritime. Între timp, IFB și-a vândut toate participațiile la terminalele maritime. Nici părțile interesate, nici Belgia nu au contestat definiția inclusă în decizia de inițiere a procedurii formale de examinare.

(25) Piața de transport feroviar de mărfuri este o piață conexă a acestor două piețe. Începând cu anul 2003, această piață a fost deschisă pentru transportul internațional de mărfuri din Belgia și către Belgia, astfel cum prevede Directiva 91/440/CEE a Consiliului, din 29 iulie 1991, privind dezvoltarea căilor ferate comunitare [2]. Această deschidere a transportului internațional de mărfuri a fost completată de deschiderea pieței de transport național de mărfuri la 1 ianuarie 2007, prevăzută prin Directiva 91/440/CEE și pusă în aplicare în Belgia printr-un decret regal din 13 decembrie 2005.

2.1.2. *SNCB*

(26) SNCB a luat naștere în temeiul legii statului belgian din 23 iulie 1926 de înființare a Societății Naționale a Căilor Ferate Belgiene [3]. Începând cu 14 octombrie 1992 [4], SNCB este o companie publică autonomă și o societate publică pe acțiuni [5].

(27) Statul belgian a reformat structura SNCB la 1 ianuarie 2005, aceasta scindându-se în trei societăți distincte și anume:

— SNCB Holding, un „holding" care deține participații de până la 100 % la celelalte două societăți:

— Infrabel, societatea care se ocupă de gestionarea infrastructurii feroviare, și

— noua SNCB, companie feroviară care realizează servicii de transport.

Statul belgian deține 100 % din părțile sociale ale SNCB Holding.

(28) Organele de gestiune ale SNCB sunt Consiliul de Administrație, Comitetul Director și administratorul delegat. Consiliul de Administrație este format din 10 membri, inclusiv administratorul delegat. Administratorii sunt numiți de către Rege, printr-un decret adoptat în cadrul Consiliului de Miniștri.

[2] JO L 237, 24.8.1991, p. 25.
[3] „Moniteur Belge", 24 iulie 1926.
[4] Data intrării în vigoare a decretului regal din 30 septembrie 1992 de aprobare a primului contract de administrare a Societății Naționale a Căilor Ferate Belgiene și de stabilire a măsurilor privind această societate, „Moniteur Belge", 14 octombrie 1992.
[5] Astfel cum sunt definite în legea din 21 martie 1991 privind reforma anumitor companii publice, „Moniteur Belge", 27 martie 1991.

(29) Guvernul belgian este reprezentat în cadrul Consiliului de Administrație de un comisar al guvernului. Comisarul guvernului poate sesiza autoritățile belgiene în scopul anulării unei decizii a Consiliului de Administrație vizavi de un aspect care nu este legat de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, dacă această decizie „aduce […] atingere punerii în aplicare a sarcinilor de serviciu public" [articolul 23 alineatul (2) din lege].

2.2. **Dificultățile financiare întâmpinate de IFB în 2001 și 2002**

(30) Este necesar să se analizeze, înainte de toate, cauzele care stau la originea dificultăților financiare și, apoi, să se descrie reacția conducătorilor IFB și SNCB.

2.2.1. *Dificultățile financiare*

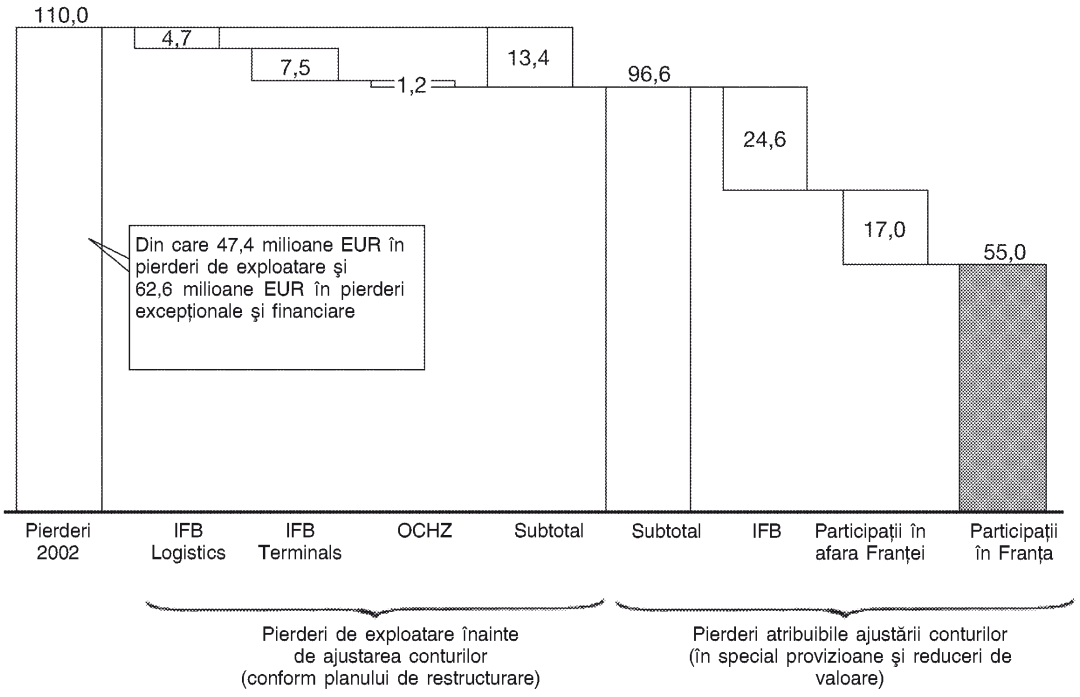
(31) Principala cauză a dificultăților cu care se confruntă IFB rezidă în dificultățile financiare întâmpinate în 2001 și 2002 de participațiile sale din Franța, situate toate în portul Dunkerque. Dificultățile financiare au provenit și din activitățile „IFB Logistics" și „IFB Terminals", care în 2002 înregistrau pierderi.

(32) După cum indică schema 1, valoarea totală a pierderilor IFB în anul 2002 se ridica la 110 milioane EUR. 12,2 milioane EUR au reprezentat pierderi de exploatare înainte de ajustarea conturilor la nivelul IFB Logistics (4,7 milioane EUR) și IFB Terminals (7,5 milioane EUR). La această sumă se adaugă 1,2 milioane EUR la nivelul participației la OCHZ. Aceste pierderi, în valoare de 13,4 milioane EUR, au constituit 12 % din totalul pierderilor. Restul de pierderi în 2002, adică 96,6 milioane, au provenit din reducerea valorii activelor și din provizioane, în cadrul ajustării conturilor, măsură necesară în urma problemelor pe care societatea le întâmpinase în Franța și în Belgia. 75 % din aceste reduceri ale valorii activelor și provizioane au provenit din participațiile IFB. Din acest total, 76 % vizează participațiile din Franța.

Schema 1

Defalcarea pierderilor în 2002

(Milioane de EUR)



Sursa: Planul de restructurare a IFB, 24/03/2003; IFB Controlling

2.2.2. *Reacția conducerii IFB și a SNCB*

(33) Începând cu finele anului 2000, IFB nu a mai plătit facturile expediate de SNCB pentru prestarea de servicii de transport feroviar. În 2001 și, în special, în 2002, IFB a continuat această practică, tolerată de SNCB. Astfel, IFB se găsea la sfârșitul lunii ianuarie 2003 în situația de a nu fi plătit facturi eliberate de SNCB cu o valoare totală de 63 de milioane EUR. Neplata acestor facturi explică de ce putea IFB să supraviețuiască în ciuda gravelor dificultăți financiare.

(34) La 21 mai 2002, Consiliul de Administrație al IFB a constatat că, în urma pierderilor înregistrate începând cu sfârșitul anului 2000, fondurile proprii au scăzut, ajungând la o valoare mai mică de jumătate din capitalul social. După cum prevede articolul 633 din Codul belgian al societăților, IFB a convocat o adunare generală extraordinară a acționarilor IFB.

(35) Cu ocazia acestei adunări generale, SNCB, în calitate de acționar majoritar, și-a prezentat angajamentul de a susține IFB în ceea ce privește cheltuielile operaționale înregistrate printr-un avans de trezorerie de 2,5 milioane EUR. Acest angajament al SNCB a fost aprobat de Consiliul de Administrație al societății. În baza acestui angajament, acționarii au decis ca IFB să-și continue activitățile în mod provizoriu și au solicitat Consiliului de Administrație al IFB să elaboreze un plan de restructurare complet, care să includă filialele și gestionarea terminalelor.

(36) Cu ocazia ședinței din 19 iulie 2002, Consiliul de Administrație al SNCB a subliniat situația filialei sale, IFB. Administratorul delegat al IFB a prezentat situația grupului, după care Consiliul de administrație a luat următoarea decizie: „Consiliul de administrație își dă acordul cu privire la un transfer de numerar de 2,5 milioane EUR, necesar pentru a asigura nevoile de trezorerie și a garanta continuitatea IFB până la sfârșitul lunii octombrie 2002 (această valoare ar reprezenta un avans la o posibilă majorare de capital)."

(37) În cursul celui de al doilea semestru din 2002, în urma aprobării de către Consiliul de Administrație, avansul de trezorerie de 2 500 000 EUR a fost vărsat de SNCB către IFB, conform următoarei programări:

— 6.8.2002: plata unei sume de 1 000 000 EUR;

— 17.9.2002: plata unei sume de 1 000 000 EUR;

— 30.9.2002: plata unei sume de 500 000 EUR.

(38) Pentru acest avans s-au perceput dobânzi de 3,1 %; avansul a fost rambursat integral în iulie 2003. Rambursarea a avut loc în două etape:

— la 15 iulie 2003, IFB a rambursat o sumă de 1 500 000 EUR, majorată cu dobânzi în valoare de 40 422,04 EUR;

— la 23 iulie 2003, IFB a rambursat SNCB restul de 1 000 000 EUR, majorat cu dobânzi în valoare de 26 883,35 EUR.

(39) La 19 septembrie 2002, administratorul delegat al IFB a apelat la doi revizori pentru a redacta un raport special în vederea evaluării situației financiare a societății. După luarea la cunoștință a concluziilor acestui raport, înmânat IFB la data de 4 decembrie 2002 și, ulterior, SNCB, la 20 decembrie 2002 Consiliul de Administrație al SNCB și-a dat acordul de principiu cu privire la o majorare a capitalului IFB. La 24 decembrie 2002, Adunarea Generală Extraordinară a Acționarilor („AGE") IFB a acceptat, de asemenea, această propunere.

(40) Conducerea IFB a elaborat, cu sprijinul firmei de consultanță McKinsey, un plan de restructurare a IFB. Acest plan de restructurare, care este descris în detaliu la punctele 73-86 din prezenta decizie, a fost aprobat de Consiliul de Administrație al IFB la 23 martie 2003.

(41) Prin urmare, conducerea celor două societăți (IFB și SNCB) a stabilit detaliile salvării și restructurării IFB într-un „contract-cadru de restructurare a IFB", care a fost semnat de cele două părți la 7 aprilie 2003. Cu ocazia unei a doua AGE, acționarii IFB și-au dat acordul cu privire la continuarea activităților IFB în temeiul acestui contract-cadru.

2.3. **Măsurile de salvare și restructurare prevăzute în „contractul-cadru încheiat între SNCB și IFB privind restructurarea IFB" din 7 aprilie 2003**

(42) Articolul 2 din contractul-cadru stipulează că punerea în aplicare a măsurilor convenite de părți va avea loc în două faze, și anume o perioadă de salvare și o perioadă de restructurare.

2.3.1. *Modalități și condiții de acordare a măsurilor de salvare*

(43) Articolul 3 din contract prevede următoarele măsuri de salvare:

— acordarea unui avans recuperabil de 5 milioane EUR;

— acordarea unei facilități de credit de maximum 15 milioane EUR; și

— acordarea unui termen de plată provizoriu în ceea ce privește datoriile de 63 de milioane EUR ale IFB față de SNCB.

(44) Durata de punere în aplicare a acestor măsuri a fost limitată la 12 luni; cu toate acestea, ea a fost prelungită în mod tacit și de comun acord între părți până la data majorării de capital.

(45) Rata dobânzii la avansul recuperabil și sumele percepute pentru facilitatea de credit sunt egale cu rata dobânzii de referință aplicată de Comisie în cazul ajutoarelor de stat. Dobânzile vor fi capitalizate, iar plata lor va avea loc în același moment cu plata creanțelor datorate.

(46) Datoriile de 63 milioane EUR fac obiectul unei dobânzi moratorii convenționale de 5,4 %. Dobânzile vor fi capitalizate și vor fi plătite în momentul achitării creanței principale.

(47) Dobânzile datorate de IFB companiei SNCB pentru datorii și pentru facilitatea de credit erau de 2,2 milioane EUR în 2002, de 3,9 milioane EUR în 2003, de 4,7 milioane EUR în 2004, de 5,2 milioane EUR în 2005 și ar fi de 4,4 milioane EUR în anul 2006.

(48) Articolul 7 din contract prevede că IFB renunță, în ceea ce privește SNCB, la prescrierea datoriilor sale.

(49) Toate aceste măsuri au fost puse în aplicare imediat după semnarea contractului-cadru, la 7 aprilie 2003. IFB nu s-a folosit, totuși, de avansul recuperabil.

2.3.2. *Modalități și condiții de acordare a măsurilor de restructurare*

(50) Articolul 4 din contractul-cadru, intitulat „modalități de acordare a componentei «măsuri de restructurare»”, este redactat după cum urmează:

„Părțile confirmă intenția lor de a pune în aplicare următoarele măsuri, cu condiția ca acestea să fie conforme cu un plan de restructurare aprobat de cele două consilii de administrație, de statul belgian și, dacă este necesar, de CE și sub rezerva aprobării lor de către acționarii IFB:

— conversia în capital a avansului recuperabil în valoare de 5 milioane EUR;

— conversia în capital a părții de facilitate de credit percepute, pentru o sumă maximă de 15 milioane EUR […];

— conversia în capital a datoriilor de […] 63 de milioane EUR;

— eventual și cu condiția ca cele două părți să fie de acord în această privință, o majorare suplimentară de capital […]”

(51) Punerea în aplicare a acestei majorări de capital este condiționată de îndeplinirea unei condiții suspensive, prevăzută la articolul 5 din contractul-cadru, și anume aprobarea sa de către Comisie în temeiul legislației în domeniul ajutoarelor de stat. Articolul 5 menționează:

„Angajamentele contractate de SNCB […] sunt condiționate de îndeplinirea următoarei condiții suspensive. Părțile îi vor solicita statului belgian să procedeze în cel mai scurt timp la comunicarea prezentului contract-cadru către CE. Părțile îi vor solicita, de asemenea, statului belgian, dacă CE ar considera, pe bună dreptate, în cadrul acestei comunicări că [prezentul contract-cadru] prevede acordarea unui ajutor de stat (în sensul articolului 87 din Tratatul CE), să notifice [contractul-cadru] în temeiul articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE. Pentru a îi permite CE să adopte o poziție, [contractul-cadru] nu va fi, în orice caz, pus în aplicare mai devreme de 15 zile lucrătoare de la data notificării către CE. În cazul în care [contractul-cadru] ar fi considerat, pe bună dreptate, ajutor de stat global, atunci el nu va fi pus în aplicare înainte de aprobarea explicită sau implicită de către CE a ajutorului în cauză și, după caz, în limitele și în condițiile prezentate în dispoziția de aprobare.

În cazul în care CE ar califica parțial sau total [contractul-cadru] ca ajutor de stat, precum și în ipoteza în care, mai mult, acest ajutor ar fi declarat incompatibil cu piața comună, cele două Părți se vor consulta cu bună-credință în legătură cu fezabilitatea eventualelor măsuri suplimentare solicitate în ceea ce privește IFB, însă fără a fi obligate să pună în aplicare aceste măsuri suplimentare sau adaptate dacă împrejurările în care ajutorul trebuie să fie acordat sunt considerate total nejustificate.”

(52) Dreptul civil belgian prevede că, odată îndeplinită condiția suspensivă, contractul este valabil în mod retroactiv.

(53) În răspunsul lor la scrisoarea de inițiere, autoritățile belgiene au informat Comisia că majorarea de capital va avea loc exact în condițiile stabilite de părți în contractul-cadru, dacă acesta este aprobat de Comisie. Majorarea de capital va fi de 95,3 milioane EUR, sumă compusă din:

(EUR)

Conversia în capital a facilității de credit	15 milioane
Conversia în capital a datoriilor IFB față de SNCB	63 de milioane
Conversia în capital a dobânzilor acumulate din facilitatea de credit și datorii în anii 2002-2006 (în cazul anului 2006 doar parțial)	17,3 milioane
Total	95,3 milioane

(54) Autoritățile belgiene au informat Comisia că majorarea de capital nu va include toate dobânzile acumulate în anul 2006, pentru a se asigura că raportul datorii/fonduri proprii ale IFB corespunde cu rata medie a concurenților săi și nu este mai mare decât aceasta. Majorarea nu implică nici avansul recuperabil, deoarece IFB nu a apelat la această facilitate.

(55) În răspunsul lor la scrisoarea de inițiere, autoritățile belgiene au informat, de asemenea, Comisia că își retrag notificarea din 28 ianuarie 2005, prin care aduseseră la cunoștința Comisiei intenția SNCB și IFB de a opera, pe lângă ceea ce se prevede la articolul 4 din contractul-cadru, o majorare de capital suplimentară de 5 milioane EUR, prin aportul în natură al participației de 47 % a SNCB la societatea TRW ([6]).

(56) Planul de restructurare prevăzut la articolul 4 a fost transmis Comisiei cu ocazia unei întâlniri cu autoritățile belgiene, la 12 decembrie 2003. Punerea sa în aplicare a demarat în anul 2003 și s-a terminat la începutul anului 2005.

(57) Planul de restructurare este compus din două părți, care corespund cu două strategii diferite privind, pe de o parte, filialele franceze ale grupului și, pe de altă parte, activitățile IFB în Belgia. În ceea ce privește Franța, strategia aleasă este de dezinvestire completă a participațiilor, în timp ce strategia aleasă în cazul Belgiei este de restructurare a societății în vederea continuării exploatării sale.

2.3.2.1. Dezinvestirea din filialele care exploatează terminale în Franța

(58) După cum s-a explicat în prezenta decizie și, mai în detaliu, la punctul 30 și la următoarele puncte din scrisoarea de inițiere, IFB a urmat o strategie de dezinvestire în cazul filialelor sale din Franța. Această politică a fost finalizată prin vânzarea participației la NFTI-ou în noiembrie 2006.

(59) Costul total al dezinvestirii din filialele IFB din Franța s-a ridicat la 39,1 milioane EUR. Tabelul următor prezintă repartizarea acestui cost pe cele cinci filiale. La următoarele puncte, nevoia de finanțare și cifrele privind diferitele societăți sunt explicate mai în detaliu.

([6]) IFB deține deja o participație de 0,9 % la această societate, care exploatează o serie de terminale din Anvers, Zeebrugge, Oostende, Charleroi, Liège, Bruxelles, Etge, Genk și Muizen și care pune la dispoziția a 11 state membre trenuri pentru transport de mărfuri.

Dezinvestirea participațiilor din franța: Rezumatul costurilor suportate

(în milioane EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	TOTALUL PARTICIPAȚIILOR
Pierderi din creanțe	3,9		0,8	2,8	7,5
Pierderi din participații		16,7	0,1	5,1	22,0
Majorare de capital		1,7			1,7
Cost total	3,9	18,4	0,9	7,9	31,1
Dobânzi scadente la 30.6.2006					+ 7,7
Fluctuația contului curent în perioada 9.2002-12.2002					+ 0,5
Profit din vânzarea SSTD					– 0,2
Totalul costurilor de dezinvestire a participațiilor din Franța					39,1

(a) ***Necesitatea finanțării***

(60) Tabelul a fost întocmit în baza evidențelor contabile din 27 septembrie 2002. Putem distinge următoarele sume:

— o sumă de 31,1 milioane EUR, care corespunde unor pierderi din creanțe, pierderi din participații, precum și majorarea de capital a NFTI-ou, la nivelul sumei de 1,7 milioane EUR;

— o sumă de 7,7 milioane EUR, provenind din dobânzi scadente, care corespunde totalului dobânzilor acumulate între sfârșitul anului 2002 și 30 iunie 2006 din cotele de avans recuperabil și din termenul de plată, care susțineau finanțarea dezinvestirii;

— o sumă de 0,2 milioane EUR, care corespunde profitului obținut din vânzarea SSTD;

— o sumă de 0,5 milioane EUR, care corespunde diferenței dintre evidențele contabile la 27 septembrie 2002, pe de o parte, și, pe de altă parte, valoarea pierderilor contabile reale la data de 31 decembrie 2002.

(61) Această ultimă sumă de 0,5 milioane EUR corespunde fluxului de fonduri înregistrat de participațiile IFB în Franța între 27 septembrie 2002 și sfârșitul anului 2002 și trebuia să fie trecut în tabel pentru a armoniza pierderile reale înregistrate la sfârșitul anului 2002 și nevoia totală de finanțare calculată în baza situației la data de 27 septembrie 2002. În ceea ce privește nevoia de finanțare a IFB, nu este necesar să se țină seama de această sumă; nevoia de finanțare a IFB în urma dezinvestirii participațiilor în Franța este, deci, de 38,6 milioane EUR.

(62) Nevoia de finanțare pentru dezinvestirea participațiilor IFB în Franța a fost finanțată de SNCB. Astfel, IFB a utilizat 30,9 milioane EUR din marja sa de manevră obținută prin acordarea facilității de credit provizoriu de 15 milioane EUR și prin nerecuperarea provizorie a creanțelor existente, la nivelul a 63 de milioane EUR, pentru a finanța dezinvestirea. Restul de 7,7 milioane EUR din finanțare corespunde dobânzilor datorate pentru această sumă în temeiul contractului-cadru din 7 aprilie 2003, care prevede că dobânzile sunt plătite doar după achitarea creanței principale (sau sunt convertite în capital în același timp cu creanța principală).

(b) ***Acimar***

(63) Societatea Acimar realiza întreaga sa cifră de afaceri dintr-un contract de transport încheiat cu societatea Arcelor. Acest contract expira la 31 decembrie 2005; în momentul realizării auditului IFB în a doua jumătate a anului 2002, contractul genera pierderi anuale de […] (*). Deoarece tentativele de renegociere a acestui contract cu Arcelor eșuaseră, SNCB a decis să declare falimentul Acimar și să solicite reorganizarea judiciară a acesteia. IFB avea asupra Acimar creanțe nerecuperabile în valoare de 3,9 milioane EUR, care constituie costul dezinvestirii.

(c) ***NFTI-ou***

(64) În ceea ce privește NFTI-ou, societate controlată în comun de IFB și de Portul Autonom din Dunkerque, care exploatează o serie de terminale în portul Dunkerque, SNCB a optat pentru dezinvestirea prin vânzarea participației deținute.

(*) Date confidențiale.

(65) Participarea IFB la NFTI-ou o obliga pe prima, printr-o scrisoare de confort, să finanțeze o cotă-parte din pierderile care corespund participării sale la societate. În plus, IFB garantase pentru NFTI-ou în vederea obținerii unui împrumut bancar de la […], în valoare de 2,9 milioane EUR.

(66) Pentru a dezinvesti participația deținută, IFB a negociat cu Portul Autonom din Dunkerque eliminarea obligațiilor specificate în scrisoarea de confort. În schimb, IFB a participat la majorarea de capital a NFTI-ou, devenită necesară pentru a face posibilă continuarea activităților societății, la nivelul a 1,7 milioane EUR, și a cedat o parte din cotele sale sociale către Portul Autonom din Dunkerque pentru un preț simbolic de un euro. În urma acestei operațiuni, IFB nu mai deținea decât 30 % din părțile sociale ale NFTI-ou.

(67) Ulterior, IFB și Portul Autonom din Dunkerque au căutat și au găsit un cumpărător, CMA-CGM, pentru acțiunile IFB […]. Având în vedere prețul de vânzare, costul total al dezinvestirii pentru IFB era de 18,5 milioane EUR, din care 1,7 milioane EUR pentru majorarea de capital și 16,7 milioane EUR pentru pierderile din participații.

(d) ***IFB France***

(68) IFB France, devenită ulterior AGEP, a fost cedată societății NFTI-ou […] ceea ce reprezenta o pierdere de 0,1 milioane EUR. Deoarece IFB s-a retras în același timp și din NFTI-ou, cedarea către NFTI-ou are ca rezultat dezinvestirea prin vânzare a IFB France. Înainte de vânzare, IFB era obligată să renunțe la creanțele pe care le avea de recuperat de la IFB France, în valoare de 0,8 milioane EUR. Costul total al dezinvestirii IFB France a fost, deci, de 0,9 milioane EUR.

(e) ***Dry Port Dunkerque***

(69) Participarea IFB la Dry Port Dunkerque prezenta aceeași particularitate ca și participarea sa la NFTI-ou: IFB era obligată printr-o scrisoare de confort să acopere pierderile operaționale ale societății.

(70) IFB a dezinvestit această participație printr-un proces de lichidare, combinat cu vânzarea unei părți din active, și anume participația de 8,6 % la NFTI-ou deținută de Dry Port Dunkerque. În acest caz, contrar situației NFTI-ou, partenerii IFB nu puteau să solicite continuarea activității societății.

(71) IFB nu putea să își recupereze creanțele de la Dry Port Dunkerque (2,8 milioane EUR) și trebuia să accepte o serie de pierderi din participarea sa (5,1 milioane EUR). Costul total al lichidării era, deci, de 7,9 milioane EUR.

(f) ***SSTD***

(72) Societatea SSTD este o societate rentabilă. În urma pierderii principalului său client și ținând seama de decizia strategică de a părăsi piața franceză, IFB a hotărât să o vândă la începutul anului 2005, ceea ce i-a adus un mic profit.

2.3.2.2. Planul de restructurare pentru continuarea activităților în Belgia

(73) IFB a elaborat împreună cu firma de consultanță McKinsey un plan de restructurare pentru activitățile IFB în Belgia. Acest plan de restructurare prezintă două părți:

— restructurarea activității „IFB Logistics”;

— restructurarea activității „IFB Terminals”.

Ideea esențială a acestui plan este de a limita activitățile IFB la *core business*-ul său, și anume activitățile de logistică și de exploatare a unor terminale din Belgia, și de a dezinvesti și a vinde acele activități care nu servesc viabilității economice a *core business*-ului. Este necesar să prezentăm rezultatele financiare ale restructurării, precum și diferitele măsuri luate în vederea atingerii acestor rezultate (măsuri generale, măsuri care afectează activitatea logistică, măsuri care afectează activitatea terminalelor, investiții).

(a) ***Rezultatele financiare ale restructurării***

(74) După o serie de corecții legate de amortizări, unele reduceri de valoare și unele provizioane pentru riscuri și cheltuieli („flux de numerar operațional”), planul de restructurare prevedea următoarele rezultate financiare, care s-au fost confirmat în marea lor majoritate prin rezultatele obținute:

(milioane EUR)

	2004	2005	2006 (primul semestru)	Total în timpul perioadei de restructurare
Previziune flux de numerar operațional	3,9	4,3	2,35	10,550
Rezultat flux de numerar operațional	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Previziunile privind rezultatele financiare ale IFB se bazau, în principal, pe următoarele aspecte, pe care IFB le cunoștea în momentul adoptării planului de restructurare:

— centralizarea traficului „Railbarge" pe un singur terminal și creșterea semnificativă a volumelor de mărfuri. Centralizarea traficului „Railbarge" făcea posibilă optimizarea modelului operațional și creșterea veniturilor, deoarece manipulările efectuate până în acel moment de către terți au putut fi integrate în grup. În plus, IFB reușise să câștige un nou client important, CSAV, care intenționa să treacă, începând cu anul 2004, o serie de comenzi cu un volum de 50 000 EVP;

— reducerea semnificativă a personalului, precum și a costurilor de întreținere. Aceste măsuri sunt prezentate mai în detaliu la punctele 78-83 din prezenta decizie;

— un nou acord privind exploatarea terminalului feroviar de la Cirkeldyck, care permitea să se întrevadă unele sinergii importante cu terminalul limitrof MSC Home Terminal;

— o creștere a volumului terminalului de la Muizen, ca urmare a unui nou contract încheiat cu Unilog;

— previziuni generale foarte pozitive în ceea ce privește piața de transporturi intermodale, care a înregistrat o creștere spectaculoasă de la începutul anilor 2000.

(b) ***Măsuri luate în vederea restructurării***

Măsuri generale

(76) Încheierea unei noi convenții colective de muncă la nivelul companiei și modificarea regulamentului de muncă au permis atingerea unui nivel mai ridicat de activitate (numărul de zile de lucru pe an a crescut cu 13 zile începând cu 1 ianuarie 2004) și a dus la scăderea costurilor (remunerarea pentru orele de lucru în week-end și pentru munca în echipă a fost redusă începând cu 1 octombrie 2003).

(77) Serviciile administrative și comerciale au fost centralizate la Berchem, ceea ce a permis închiderea unității din Gand și reducerea capacității unității din Zeebrugge.

(78) Aceste măsuri au contribuit la limitarea personalului necesar, reducând cheltuielile generale ale IFB cu aproximativ 2,55 milioane EUR pe an ([7]) în total. Într-adevăr, IFB și-a redus personalul, ajungând de la 210 ENI ([8]), în septembrie 2002, la 175 ENI la începutul lui 2006, ceea ce reprezintă o scădere cu 17 %. Prezentarea detaliată a acestor reduceri de personal arată în felul următor:

— în cazul terminalelor exploatate în mod direct (în afară de filiale), personalul a scăzut de la 110 ENI, în septembrie 2002, la 96 ENI, la începutul anului 2006, ceea ce reprezintă o scădere cu 13 %;

— în ceea ce privește activitatea logistică a IFB, personalul s-a redus de la 60 ENI, în septembrie 2002, la 49 ENI, la începutul lui 2006, adică o scădere cu 19 %;

— personalul afectat unor funcții din domeniul „marketingului și vânzărilor" și celorlalte funcții de suport centrale (finanțe, resurse umane etc.) a scăzut de la 40 ENI, în septembrie 2002, la 31 ENI, la începutul anului 2006, ceea ce înseamnă o scădere cu 23 %.

Restructurarea activității logistice

(79) Planul de restructurare prevedea următoarele nouă măsuri, care trebuiau să aducă un profit de 5,7 milioane EUR.

Măsuri	Profit
1. Efectul reducerii cheltuielilor salariale	[…]
2. Consultanță și externalizare	[…]
3. Reduceri de valoare și amortizare excepțională	[…]
4. Încetarea activității unităților nerentabile ale North European Network	[…]
5. Scăderea volumului de trafic convențional	[…]
6. Recuperarea provizioanelor de întreținere vagoane	[…]
7. Dezvoltarea transportului intermodal	[…]
8. Revizuirea contractului Railbarge (creșterea prețurilor și reengineering-ul produsului)	[…]
9. Mărirea comisioanelor de reprezentare (agenți)	[…]
10. Reducerea cheltuielilor generale	[…]

(80) În cadrul realizării planului de restructurare, care a fost terminat la sfârșitul anului 2004, au fost luate două măsuri suplimentare:

— la terminalul din Cirkeldijck, a fost majorat prețul manipulării;

([7]) Creșterea numărului de zile de lucru pe an a dus la o reducere anuală a cheltuielilor cu aproximativ 0,6 milioane EUR; centralizarea serviciilor administrative și comerciale la Berchem a dus la o reducere a cheltuielilor cu aproximativ 0,2 milioane EUR pe an, iar reducerea de personal la nivelul a 35 ENI a determinat o reducere a cheltuielilor cu 1,75 milioane EUR pe an.

([8]) Echivalent normă întreagă (ENI).

— în general, traficul a fost analizat și, prin urmare, reorientat de comun acord cu clienții.

Restructurarea activității „IFB Terminal"

(81) Restructurarea activității „IFB Terminal", care a fost finalizată în anul 2005, trebuia să se bazeze pe 7 măsuri, care sunt descrise mai în detaliu la punctele 103-107 din decizia de inițiere.

(82) Pe lângă măsurile prevăzute inițial, IFB Logistics a realizat o analiză aprofundată a produselor sale feroviare, care a scos la iveală existența unor produse nerentabile, pe care IFB nu le-a mai promovat ulterior.

(83) În ceea ce privește alte produse, această analiză a demonstrat necesitatea unor îmbunătățiri pe plan tehnic. Aceste îmbunătățiri au fost realizate, în special în sectorul transportului intermodal al containerelor.

Investiții prevăzute în planul de restructurare

(84) Restructurarea Mainhub, precum și restructurarea Zomerweg, implică necesitatea unor noi investiții […], în principal investiții de înlocuire […], precum și alte tipuri de investiții […].

2.4. **Descrierea motivelor care au dus la inițierea procedurii la 7 decembrie 2005**

(85) Belgia, în notificarea sa, considera că măsurile în cauză nu reprezintă ajutoare de stat, deoarece acestea nu îi puteau fi imputate statului belgian, și, în orice caz, deoarece SNCB acționase ca un investitor privat în economia de piață.

(86) Comisia avea îndoieli în a ști dacă acordarea unui termen de plată pentru datoriile existente, în valoare de 63 milioane EUR, și conversia lor, precum și conversia dobânzilor aferente de 11 milioane EUR în capital social constituiau un ajutor de stat. Îndoielile Comisiei erau îndreptate spre imputabilitatea comportamentului SNCB proprietarului său, statul belgian, și spre problema de a ști dacă SNCB acționase ca un investitor privat în economia de piață.

(87) În plus, Comisia avea îndoieli în a ști dacă acordarea unui avans recuperabil de 5 milioane EUR și acordarea unei facilități de credit de 15 milioane EUR, conversia facilității de credit de 15 milioane EUR și a dobânzilor aferente, în valoare de 2,5 milioane EUR, în capital social, precum și aportul în natură, care consta în participarea SNCB la TRW, la nivelul a 5 milioane EUR, la constituirea noului capital social, reprezentau ajutoare de stat.

(88) În măsura în care aceste ajutoare constituiau ajutoare de trezorerie, Comisia se îndoiește că ele pot fi declarate compatibile cu piața comună ca ajutoare de salvare, deoarece au fost acordate pe o perioadă mai mare de 12 luni.

(89) Comisia avea îndoieli în a ști dacă toate ajutoarele pot fi declarate compatibile cu piața comună ca ajutoare pentru restructurare.

(90) Îndoielile Comisiei erau îndreptate spre aplicabilitatea în timp a orientărilor comunitare din 1999 privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor în dificultate [9] (denumite în continuare „orientările din 1999") și a orientărilor comunitare din 2004 privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor în dificultate [10] (denumite în continuare „orientările din 2004"), spre caracterul suficient al măsurilor luate pentru a atenua, pe cât posibil, consecințele defavorabile ale ajutorului pentru concurență, precum și spre limitarea ajutorului la strictul minim și spre caracterul suficient al contribuției proprii a companiei IFB la ajutoarele pentru restructurare.

(91) Belgia a transmis comentariile sale printr-o scrisoare din data de 14 februarie 2006, care a fost completată prin scrisorile din 29 iunie, 20 septembrie 2006, 16 noiembrie 2006 și 21 noiembrie 2006.

(92) În răspunsul său, Belgia își reiterează poziția potrivit căreia măsurile în cauză nu reprezintă ajutoare de stat, deoarece ele nu îi pot fi imputate statului belgian și deoarece SNCB a acționat ca un investitor privat în economia de piață.

(93) Belgia consideră, apoi, că, în cazul în care măsurile respective ar reprezenta ajutoare de stat, atunci ele ar trebui analizate în temeiul orientărilor din 1999 privind ajutoarele de stat pentru salvare și restructurare și nu în temeiul celor din 2004. În plus, Belgia opinează că măsurile sunt compatibile cu piața comună ca ajutoare de salvare și ca ajutoare de restructurare.

[9] JO C 288, 9.10.1999, p. 2.
[10] JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

3. COMENTARIILE BELGIEI

(94) Poziția Belgiei poate fi rezumată după cum urmează:

3.1. **Observațiile Belgiei cu privire la procedură**

(95) Autoritățile belgiene informează Comisia în scrisoarea lor de răspuns că au unele rezerve în legătură cu durata de instrumentare a cauzei. Acestea consideră că beneficiază de încredere legitimă în ceea ce privește legalitatea aplicării provizorii a măsurilor de salvare până la decizia finală a Comisiei privind planul de restructurare.

(96) Comunicările din 12 august 2003 (înregistrată de Comisie sub numărul NN 9/04) și 28 ianuarie 2005 (înregistrată de Comisie sub numărul N 55/05) își propuneau, potrivit autorităților belgiene, să îi ofere Comisiei toate elementele care să îi permită acesteia să verifice dacă măsurile luate de SNCB în favoarea IFB presupuneau sau nu un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat. După părerea autorităților belgiene, doar în cazul în care măsurile în cauză ar calificate ca fiind ajutoare de stat, Comisia ar fi fost (și ar fi) îndreptățită să considere că respectivele comunicări sunt notificări în temeiul articolului 88 alineatul (3) din tratat.

(97) Autoritățile belgiene consideră că, mai exact, comunicarea din 12 august 2003 nu admitea că măsurile de salvare și de restructurare luate în favoarea IFB constituie ajutoare de stat și, prin urmare, nici că măsurile de salvare ar putea fi calificate ca fiind ajutoare de stat nenotificate. Autoritățile Belgiene consideră că aceste măsuri nu erau supuse obligației de notificare prealabilă și obligației de neexecutare în sensul articolului 88 alineatul (3) din tratat.

(98) Autoritățile belgiene formulează o constatare similară în ceea ce privește comunicarea din 28 ianuarie 2005, prin care Belgia a informat Comisia în legătură cu o majorare suplimentară de capital de 5 milioane EUR.

3.2. **Inexistența unui „ajutor de stat” în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat**

3.2.1. *Inexistența unor resurse de stat*

(99) Belgia consideră că nici măsurile de salvare, nici măsurile de restructurare acordate IFB nu au fost finanțate din resurse de stat. SNCB ar fi finanțat aceste măsuri în mod exclusiv din resursele proprii, fără a mobiliza în vreun fel unele resurse de stat.

(100) Potrivit Belgiei, faptul că SNCB este o companie publică în sensul articolului 2 din Directiva 80/723/CEE a Comisiei du 25 iunie 1980 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și companiile publice, precum și privind transparența financiară a anumitor companii ([11]) nu este de ajuns pentru a concluziona că măsurile în cauză, care au fost puse în aplicare de SNCB, au fost finanțate din resurse de stat. Belgia consideră că este necesar să se facă distincția între, pe de o parte, resursele proprii ale SNCB, care își au sursa în veniturile generate de activitățile sale, și, pe de altă parte, resursele acordate de stat pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ale SNCB. Din moment ce resursele de stat nu erau suficiente pentru a acoperi în întregime cheltuielile pe care le implică îndeplinirea respectivelor obligații, Belgia concluzionează că este exclus ca unele resurse de stat să fi fost folosite de către SNCB la finanțarea măsurilor luate în favoarea IFB.

(101) Belgia consideră că patrimoniul SNCB nu este la dispoziția autorităților belgiene, ci este destinat realizării obiectului de activitate al SNCB. Prin urmare, Belgia consideră că acesta nu este „la dispoziția autorităților publice”, după cum se prevede în hotărârea în cauza Stardust Marine ([12]).

(102) În sfârșit, Belgia consideră că o oarecare scădere a fondurilor proprii ale SNCB ca urmare a măsurilor luate în favoarea IFB nu ar fi implicat nicio „pierdere” din partea statului ([13]), din moment ce nu este vorba, în niciun caz, de resurse care, altfel, ar fi trebuit să fie vărsate la bugetul de stat.

3.2.2. *Măsuri neimputabile statului belgian*

(103) În ceea ce privește acordarea unui avans de trezorerie de 2,5 milioane EUR în al doilea semestru din 2002, autoritățile belgiene consideră că decizia SNCB de a acorda acest avans nu îi este imputabilă statului belgian.

(104) Belgia oferă următoarele argumente pentru a demonstra neimputabilitatea:

— Decizia strategică a SNCB de a restructura compania IFB, mai degrabă decât de a declara falimentul acesteia, a fost luată în mod independent de Comitetul Director al SNCB. Astfel, viitorul societății IFB nu a făcut obiectul studiilor comandate la sfârșitul anului 2001 de către guvernul belgian în cazul societății ABX, nici al deciziilor pe care Consiliul de Miniștri din Belgia le-a adoptat în 2002 cu privire la ABX.

([11]) JO L 195, 29.7.1980, p. 35.

([12]) Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisie, C-482/99, Rec. 2002, p. I-4397, numită și hotărârea „Stardust Marine”.

([13]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 27 ianuarie 1998 în cauza T-67/94, Ladbroke Racing, Rec., p. I-1, punctul 109, confirmată prin hotărârea Curții de Justiție din 16 mai 2000 în cauza C-83/98 P, Ladbroke Racing, Rec., I-3271, punctul 48.

— Acordarea către IFB a avansului de trezorerie fusese hotărâtă de Comitetul Director al SNCB. Belgia recunoaște că respectivul comitet a hotărât să îi prezinte această măsură Consiliului de Administrație al SNCB, însă consideră că acordarea avansului de trezorerie nu necesita aprobarea Consiliului de Administrație al SNCB, deoarece, în temeiul delegării de puteri a Consiliului de Administrație către Comitetul Director, acesta din urmă era abilitat să se consulte cu SNCB în cazul unor sume de până la 2,5 milioane EUR

— Acest avans nu făcea parte dintr-un plan de restructurare sau dintr-un alt plan sau măsură prezentate statului belgian sau în baza cărora a avut loc vreo consultare cu statul belgian.

— Alți factori, precum importanța relativ scăzută a avansului și caracterul său provizoriu întăresc, de asemenea, concluzia că acordarea acestui avans nu i se poate imputa statului belgian.

(105) În ceea ce privește neplata de către IFB a facturilor emise de SNCB, potrivit autorităților belgiene, Consiliul de Administrație al SNCB nu a fost informat că IFB nu mai plătea facturile emise de SNCB dinainte de decembrie 2002, adică în momentul în care s-a hotărât majorarea de capital a IFB.

(106) În plus, autoritățile belgiene consideră că acțiunea sau lipsa de acțiune a Consiliului de administrație, a Comitetului director sau a administratorului delegat nu îi sunt imputabile statului belgian, fie că este vorba de perioada de dinainte sau de după încheierea contractului-cadru. Acestea concluzionează că nu există niciun fel de implicare a statului belgian (în sensul jurisprudenței cazului „Stardust Marine") în procesul decizional al SNCB cu privire la acordarea măsurilor către IFB.

(107) Într-adevăr, potrivit autorităților belgiene, măsurile puse în aplicare de SNCB în favoarea IFB sunt măsuri legate de o filială a SNCB care nu desfășoară activități de serviciu public și care nici nu este asociată la îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ale SNCB. Activitățile IFB vor fi, în concluzie, activități exclusiv comerciale, total independente de obligațiile de serviciu public. Astfel, după părerea acelorași autorități belgiene, aceste activități nu se supun controlului statului, deoarece, în cazul acțiunilor care nu sunt legate de îndeplinirea unor obligații de serviciu public, autoritățile belgiene sunt obligate să respecte autonomia SNCB.

(108) În ceea ce privește rolul comisarului guvernului, autoritățile belgiene susțin că nu au fost niciodată sesizate în legătură cu dosarul IFB și că, prin urmare, nu era de competența lor să intervină, având în vedere că respectivul comisar al guvernului nu a formulat în niciun moment remarci cu privire la măsurile luate față de IFB și nici nu a intentat vreo acțiune. În plus, acestea pretind că nu au intervenit în niciun fel în procesul decizional al SNCB cu privire la IFB, nici în cursul perioadei premergătoare semnării contractului-cadru, nici în cursul perioadei ulterioare.

(109) În ceea ce privește cele trei indicii identificate de Comisie în scrisoarea de inițiere (punctele 143-150), și anume supunerea planului de restructurare spre aprobare statului belgian, articolele de presă care demonstrează o influență puternică a guvernului belgian asupra SNCB în cursul anul 2003 și amploarea, conținutul și condițiile contractului-cadru, autoritățile belgiene consideră că aceste indicii nu sunt suficiente pentru a stabili imputabilitatea în sensul jurisprudenței cauzei Stardust Marine.

(110) În ceea ce privește aprobarea planului de restructurare de către statul belgian, autoritățile belgiene consideră că această prevedere din contractul-cadru nu urmărea în niciun caz să le ofere vreo competență în a aprecia conținutul planului de restructurare, ci era inspirată de faptul că SNCB dorea ca planul de restructurare, precum și contractul-cadrul, să fie aduse la cunoștința Comisiei.

(111) În ceea ce privește articolele de presă, guvernul belgian consideră că acestea nu conțin niciun indiciu privind intervenția guvernului belgian în prezenta cauză, din următoarele motive:

— în articolul apărut în „La Libre Belgique" din 19 mai 2003, biroul de presă al SNCB explică faptul că aprobarea dosarului IFB nu i-a fost încă solicitată Comisiei prin aceea că „autoritatea federală trebuie să își spună ultimul cuvânt". Potrivit guvernului belgian, aceste comentarii se referă în mod exclusiv la „comunicarea" către Comisie a măsurilor luate în favoarea IFB de către statul belgian;

— în articolul apărut în ediția din 18 decembrie 2002 a cotidianului „La Libre Belgique" (în versiunea publicată pe site-ul www.cheminots.be), Domnul Karel Vinck este citat după cum urmează: „Este necesară o marjă de manevră suficientă pentru gestionarea societății." Potrivit autorităților belgiene, ar fi vorba în acest punct de o declarație care privește exclusiv îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ale SNCB și care ar exprima ideea că autoritățile belgiene sunt competente în a stabili cu SNCB obiectivele care trebuie realizate pentru a-și îndeplini obligațiile de serviciu public prin intermediul instrumentului prevăzut în lege, și anume contractul de gestionare, dar că realizarea acestor obiective este de resortul și de competența Consiliului de Administrație al SNCB.

(112) În sfârșit, autoritățile belgiene i-au transmis Comisiei o declarație scrisă a Domnului Karel Vinck, administrator delegat al SNCB în acea perioadă, prin care se confirmă lipsa totală de implicare a autorităților belgiene în acordarea de către SNCB către IFB a măsurilor de salvare și restructurare care fac obiectul prezentului dosar. O astfel de scrisoare, semnată de Domnul Vinck la 17 noiembrie 2006, a fost primită de Comisie la 5 decembrie 2006.

(113) În ceea ce privește amploarea, conținutul și condițiile contractului-cadru, autoritățile belgiene își reiterează poziția conform căreia, chiar dacă se poate vorbi de unele măsuri de restructurare importante pentru viitorul IFB, autoritățile belgiene nu dispuneau nici de puterea de aprobare, nici de puterea de control al fondurilor, nici de dreptul de a fi consultate în legătură cu prezenta cauză.

3.2.3. *Principiul investitorului privat în economia de piață*

(114) Belgia consideră că, urmând raționamentul dezvoltat de Comisie în decizia în cauza ABX Logistics ([14]), Comisia trebuie să analizeze separat, pe de o parte, fondurile pe care SNCB le-a acordat IFB pentru a finanța dezinvestirea filialelor din Franța și, pe de altă parte, fondurile pe care SNCB le-a pus la dispoziția IFB pentru a finanța continuarea activităților sale din Belgia.

3.2.3.1. Dezinvestirea participațiilor din Franța

(115) În decizia luată în cauza ABX Logistics, Comisia ar fi confirmat că, dat fiind că ABX France nu este în măsură să suporte de una singură costurile dezangajării, SNCB s-ar fi comportat ca un „investitor privat în economia de piață", asumându-și aceste costuri.

(116) Belgia consideră că aceeași concluzie se impune și în cazul costului dezinvestirii de către IFB a participațiilor sale din Franța și încearcă să demonstreze că, pentru fiecare dintre aceste societăți, IFB a optat pentru formula cea mai puțin costisitoare.

(117) În ceea ce privește Acimar, Belgia a prezentat următorul tabel:

Acimar – Încetare de plăți urmată de lichidarea societății

Situația financiară in 2002

(în M EUR)

	2001	2002
Cifră afaceri		
EBT		
Totalul bilanțului (31.12.)		
Capital propriu (31.12.)		

Costul alternativelor

(în M EUR)

	Punerea în aplicare a contractului	Încetare de plăți
Cash Drain 1.1.2003-31.12.2005		
Pierderi de creanțe 31.12.2002		
Total	– 14,7	– 3,9

Comentarii

— Tentativele întreprinse în cursul anului 2002 de a obține o revizuire a condițiilor contractuale au eșuat; contractul expiră la data de 31.12.2005

— Punerea în aplicare a contractului implică un cash drain anual substanțial

— În aceste condiții, solicitarea unei încetări de plăți reprezenta formula cea mai puțin costisitoare

— În timpul perioadei de încetare de plăți, pierderile de exploatare au fost finanțate de client

— Activitățile Acimar au încetat la 1.9.2003

([14]) Decizia din 7 decembrie 2005, cazul C (2005)4447 (JO L 383, 28.12.2006, p. 21).

(118) În ceea ce privește NFTI-ou, Belgia a prezentat următorul tabel:

NFTI-ou – Vânzare

Situația financiară in 2002

(în M EUR)

	2001 (*)	2002
Cifră afaceri		
EBT		
Totalul bilanțului (31.12.)		
Capital propriu (31.12.)		

(*) de la 1.5.2001 la 31.12.2001

Costul alternativelor

(în M EUR)

	Continuarea activităților	Vânzare parțială
Majorare de capital + rambursare credit ING		
Plan de reorganizare judiciară		
Cash drain actualizat (CH anual de – 3,7 M EUR) (100 % din scrisoarea de confort)		
Pierderi din participații		
Pierderi din creanțe la 31.12.2002		
Preț de vânzare (1 EUR) – participare de 30 %		
Total	– 36,2	– 18,5

Comentarii

— În temeiul unei „scrisori de confort", IFB a fost obligată să efectueze o serie de aporturi in cont curent

— IFB garantase pentru un împrumut bancar al NFTI-ou, a cărui rambursare fusese solicitată de ING

— În aceste condiții, IFB a negociat cu un alt acționar, Portul Autonom din Dunkerque („PAD")

  — O majorare de capital a NFTI-ou, din care o parte a fost subscrisă de către IFB;

  — Eliberarea IFB de angajamentele luate prin scrisoarea de confort și promisiunea PAD de a găsi un cumpărător pentru restul de participații ale IFB la NFTI-ou, prin intermedierea cedării către PAD, la un preț simbolic, a unei părți din participația IFB la NFTI-ou, aceasta urmând să atingă 30 % (inclusiv participația deținută prin DPD)

— Vânzarea restului de participații de 30 % este în prezent în curs de desfășurare

(119) Belgia a informat Comisia că declararea falimentului NFTI-ou nu a fost luată în calcul niciodată, din moment ce continuarea activităților NFTI-ou oferea perspective de rentabilitate. Potrivit Belgiei, vânzarea participației de 30 % a IFB către CMA-CGM la 2 noiembrie 2006 […] și recuperarea integrală a creditelor acordate sub formă de avansuri în cont curent demonstrează viabilitatea acestei societăți.

(120) În ceea ce privește IFB France, devenită ulterior AGEP, Belgia a prezentat următorul tabel:

IFB France (AGEP) – Vânzare către NFTI-ou

Situația financiară in 2002

(în M EUR)

	2001	2002
Cifră afaceri		
EBT		
Totalul bilanțului (31.12.)		
Capital propriu (31.12.)		

Costul alternativelor

(în M EUR)

	Lichidare	Transfer către NFTI-ou
Renunțare la creanțe		
Pierderi din participații		
Profit din realizarea transferului de acțiuni		
Pasiv social (14 ETP)		
Total	– 1,7	– 0,8

Comentarii

— În fața riscului lichidării forțate sau declarării încetării de plăți, IFB a negociat cu PAD vânzarea titlurilor IFB France către NFTI-ou, în schimbul renunțării IFB la o serie de creanțe.

— Lichidarea societății ar fi dat naștere la costuri mult mai mari (pierderi din participații, riscul acoperirii pasivului in calitate de fondator și/sau unic administrator de drept)

(121) În ceea ce privește Dry Port Dunkerque, Belgia a prezentat următorul tabel:

Dry Port Dunkerque (DPD) – Lichidare cu vânzare parțială

Situația financiară in 2002

(în M EUR)

	2001	2002
Cifră afaceri		
EBT		
Totalul bilanțului (31.12.)		
Capital propriu (31.12.)		

Costul alternativelor

(în M EUR)

	Continuarea activității	Lichidare cu vânzare parțială a unor active
Cash drain actualizat (CH anual de – 0,5 M EUR) (100 % din scrisoarea de confort)		
Pierderi din creanțe		
Pierderi din participații		
Total	– 10,4	– 7,9

Comentarii

— O scrisoare de confort obligă IFB să efectueze unele aporturi în cont curent în vederea acoperirii pierderilor operaționale ale DPD

— După dezinvestirea din NFTI-ou, a fost căutat un cumpărător pentru participațiile la DPD, însă nu a putut fi găsit

— IFB a negociat lichidarea amiabilă a DPD, în schimbul vânzării la un preț simbolic a participației de 8,6 % din NFTI-ou

(122) În ceea ce privește SSTD, Belgia a prezentat următorul tabel:

SSTD: Vânzare

Context:

— IFB deținea o participație de 50 %

— SSTD desfășura o activitate rentabilă care a continuat până la începutul anului 2005

— La sfârșitul lui 2004, SSTD și-a pierdut clientul principal (care reprezenta 40 % din cifra sa de afaceri)

— Această pierdere a dus la decizia de a vinde participația din SSTD

— Vânzarea participației a avut loc la începutul anului 2005 și a fost realizată cu un profit nesemnificativ (impact pozitiv, dar neînsemnat, asupra necesităților de finanțare)

(123) Autoritățile belgiene concluzionează că, în ceea ce privește filialele din Franța, IFB a ales soluția cea mai puțin costisitoare.

3.2.3.2. Restructurarea și continuarea activităților IFB în Belgia

(124) În ceea ce privește finanțarea restructurării și continuării activităților IFB din Belgia, autoritățile belgiene consideră că, și în acest caz, SNCB a acționat ca un creditor/investitor privat avizat în economia de piață, deoarece rezultatul financiar al alternativei – încetarea activităților din Belgia – ar fi fost pentru SNCB mult mai atractiv, dar mai costisitor.

(125) Belgia a prezentat următoarele calcule pentru a demonstra costul posibil al lichidării activităților IFB în Belgia și costul posibil al continuării activităților, datorită majorării de capital.

(a) ***Costul net suportat de SNCB în ipoteza declarării falimentului IFB în 2003***

(126) Belgia a determinat valoarea netă actualizată a IFB în baza bilanțului contabil al IFB la 31 decembrie 2002. Potrivit autorităților belgiene, valoarea imobilizărilor IFB care ar fi putut fi realizate în ipoteza declarării imposibilității de plăți de către IFB în ianuarie 2003 cuprindea, pe de o parte, imobilizările corporale și, pe de altă parte, imobilizările financiare (participațiile).

(127) În ceea ce privește imobilizările corporale, Belgia stabilește o valoare de 6,9 milioane EUR. Pentru a justifica acest calcul, Belgia face referire la studiul „*Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival*" ([15]), care ajunge la concluzia că rata de recuperare a creanțelor, în cazul unui faliment, este, în medie, de 33 %. În calcularea activelor recuperate, Belgia a aplicat această rată imobilizărilor corporale care figurau în bilanțul IFB, în valoare totală de 20,9 milioane EUR (cu excepția imobilizărilor în construcții, valorând 1,9 milioane EUR, cărora le-a fost aplicată o rată de recuperare nulă).

(128) În cazul imobilizărilor financiare (participațiilor), Belgia a plecat de la o valoare de 1,9 milioane EUR, ceea ce corespunde valorii lor contabile integrale rezultate din bilanțul IFB din 31 decembrie 2002.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, studiu publicat în *Journal of Financial Economics* (#58, 2000) și realizat pe baza unei analize efectuate pe 263 de întreprinderi din Suedia.

(129) În ceea ce privește activele curente, Belgia propune următoarele estimări ale valorilor:

— creanțe comerciale ale IFB: era vorba de o valoare totală de 25,6 milioane EUR, din care se presupune că vor fi recuperate 18 milioane, ceea ce corespunde unei rate de recuperare de 70 % pentru unele creanțe pe termen scurt; această rată se bazează pe media stabilită în studiul „Liquidation of Ormet Corporation” ([16]);

— alte creanțe ale IFB: era vorba de o valoare totală de 7 milioane EUR, din care se presupune că vor fi recuperate 4,5 milioane. Suma de 7 milioane EUR poate fi subdivizată în 2,5 milioane, în creanțe asupra filialelor DPD și OCHZ, și 4,5 milioane, reprezentând TVA. Se ia în considerare o rată de recuperare de 100 % pentru creanțele din TVA și o rată de recuperare de 0 %, în cazul celor două filiale;

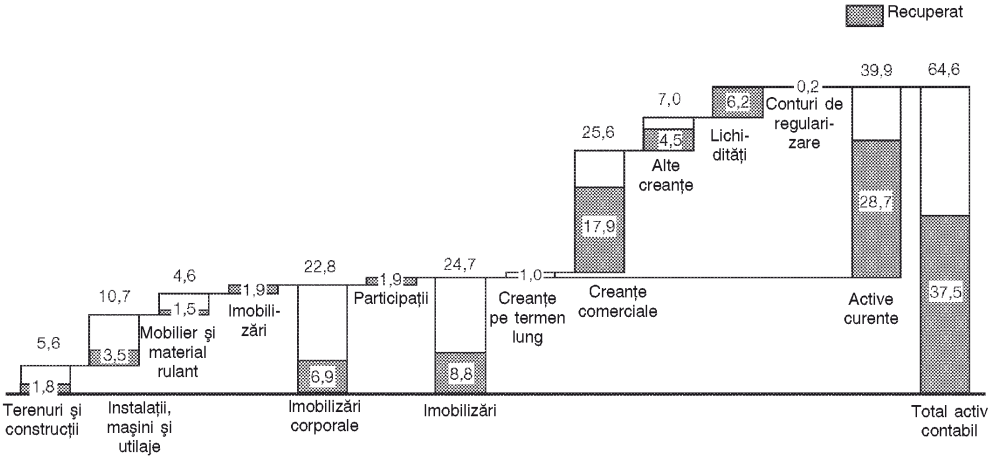
— lichidități și conturi de regularizare: era vorba de o valoare totală de 6,4 milioane EUR, care se presupune că va fi recuperată integral.

(130) Aplicarea tuturor acestor rate de recuperare duce la o recuperare totală de 37,5 milioane EUR în ipoteza falimentului/lichidării IFB, după cum indică schema 2.

Schema 2

Recuperarea activelor

(Milioane EUR)



Rata de acoperire utilizată (Procentaj)	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100
Indice de referință (*) (Procentaj)	33	33	33	—	100	—	55—85	A se vedea observațiile	—	—
Observații	Zeebrugges-Berchem	Echipamentul terminalelor	Exclusiv vagoane	—	Reevaluat în 2002	Împrumut către DPD		Creanțe la DPD și OCHZ (2,5) + TVA (4,5)	—	—

(*) Bazat pe rata de recuperare a creditelor garantate, legate de anumite tipuri de garanții, și pe articolul lui K. S. Thorburn.

Sursa: Jurisprudența Statelor Unite; K. S. Thorburn (2000), „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery and firm survival”, Journal of Financial Economics

([16]) Ormet Corporation și-a depus bilanțul contabil la 30 ianuarie 2004 și le-a prezentat tribunalelor competente un plan de reorganizare în septembrie 2004). Autoritățile belgiene subliniază că această rată este sensibil mai mare decât rata de 33 %, utilizată de profesorul Thorburn în studiul său menționat anterior.

(131) Autoritățile belgiene deduc apoi, din valoarea a cărei recuperare poate fi sperată, pasivele IFB. Aceste pasive s-ar ridica la o valoare totală de 76,9 milioane EUR, fără a lua în calcul datoriile de 63 de milioane EUR către SNCB, rezultând din facturile neplătite în perioada 2000-2002, și sunt detaliate mai jos:

(a) pasiv social: o valoare totală estimată la 2,9 milioane EUR, pentru toți angajații IFB, după deducerea personalului SNCB detașat la IFB;

(b) impozite, salarii și asigurări sociale: un total de 1,4 milioane EUR scadent, dar neplătit (extras din bilanțul contabil la 1 ianuarie 2003);

(c) provizioane și impozite amânate: a fost reținută o valoare de 34,7 milioane EUR dintr-un total de 40,8 milioane EUR înregistrat în pasivul bilanțului la 31 decembrie 2002. Această diferență se explică prin următoarele puncte, care nu ar fi trebuit să fie luate în calcul în cazul lichidării IFB:

— întreținerea terminalelor: 3,3 milioane EUR;

— întreținerea activității logistice: 0,9 milioane EUR;

— provizioane pentru restructurarea personalului: 1,9 milioane EUR;

(d) datoria financiară a IFB, în valoare totală de 15 milioane EUR. Datoria financiară de 15 milioane EUR, contractată la instituțiile de creditare […], era garantată prin creanțele comerciale ale IFB. De aceea, având în vedere păstrarea posibilității de creditare a SNCB pe piața bancară, era limpede că această datorie ar fi trebuit, de asemenea, să fie rambursată instituțiilor de creditare înainte de rambursarea eventuală a datoriilor SNCB;

(e) datorii comerciale către unele societăți, altele decât SNCB, în valoare totală de 22,9 milioane EUR.

Din calculele precedente ar rezulta că valoarea activului net al IFB pentru SNCB s-ar fi ridicat, în afara datoriilor către SNCB, la – 39,4 milioane EUR, reprezentând valoarea activului recuperat (37,5 milioane EUR), din care a fost dedusă valoarea totală a obligațiilor din pasiv care trebuie onorate (76,9 milioane EUR), în afara datoriilor către SNCB.

(132) Autoritățile belgiene consideră că, în cazul lichidării, pentru a evita lezarea semnificativă a reputației sale comerciale, SNCB și-ar fi asumat costul activului net negativ al IFB. În această privință, autoritățile belgiene subliniază că cei mai mulți dintre creditorii IFB sunt, de asemnea, clienți, furnizori, creditori, debitori sau parteneri ai SNCB.

(133) În plus, încetarea activităților IFB ar fi dus, potrivit guvernului belgian, la un pasiv social considerabil al SNCB, care poate fi estimat la 530 ENI (echivalent normă întreagă) ([17]). Aceste 530 ENI se împart după cum urmează:

— pe de o parte, aproximativ 50 de membri ai personalului SNCB detașați la IFB și care ar fi trebuit să fie reintegrați în cadrul SNCB în caz de faliment;

([17]) Estimarea pasivului social nu ține seama de repercusiunile pe care le-ar fi avut falimentul IFB asupra GIE OCHZ, în ceea ce privește pasivul social al IFB. Într-adevăr, falimentul unui membru al unui GIE duce automat la dizolvarea respectivului GIE.

— pe de altă parte, aproximativ 480 de ENI ale SNCB, a căror activitate depindea de continuarea activităților IFB. Această estimare a fost obținută din următorul calcul. Cota IFB din cifra totală de afaceri a diviziei „Mărfuri" a SNCB se ridică la 8,1 %. Acest raport, aplicat totalului personalului SNCB care activa direct sau indirect în divizia „Mărfuri" la 31.12.2002, arată că aproximativ 609 ENI depindeau de activitatea IFB. Din aceste 609 ENI, s-a presupus că 129, adică 21 %, ar putea să continue o activitate în pofida falimentului IFB, ca urmare a unor inițiative specifice ale SNCB de a recupera o parte din traficul generat anterior de IFB. Acest procentaj de 21 % corespunde proporției de locuri de muncă ale Sabena care au putut fi salvate prin lansarea SN Brussels Airlines în urma falimentului Sabena.

(134) Guvernul belgian consideră că, dat fiind că în acea perioadă SNCB finaliza pregătirea planului său de afaceri „MOVE 2007", care prevedea dispariția a 10 000 de locuri de muncă în perioada 2003-2007, ceea ce însemna aproape un sfert din personal, oportunitățile de reîncadrare a personalului devenit excedentar în urma încetării activităților IFB erau practic nule, fie că este vorba de personalul detașat la IFB și care a revenit la SNCB, fie că este vorba de personalul legat de desfășurarea activităților diviziei „Mărfuri", rămas în cadrul SNCB.

(135) Prin urmare, guvernul belgian propune ca la costul direct al activului net negativ al IFB să se adauge și costul personalului excedentar cauzat, astfel, SNCB, cel puțin în perioada de cinci ani dintre 2003 și 2007. La un cost salarial complet mediu de 46 200 EUR pe ENI pe an […], costul total al acestui pasiv social s-ar fi ridicat, deci, la 122,4 milioane EUR.

(136) Pentru a justifica acest calcul, Belgia explică, mai întâi, că personalul SNCB devenit excedentar în urma încetării activităților IFB nu putea fi concediat, dat fiind că membrii personalului aveau statutul de „angajați statutari" ([18]).

(137) În urma ședinței de lucru din 1 iunie 2006, autoritățile belgiene i-au transmis Comisiei un scenariu mai puțin pesimist pentru calcularea activului net și a pasivului social care ar fi fost suportate de SNCB în cazul lichidării IFB. Acest scenariu propune următoarele două modificări:

— SNCB nu ar fi plătit toate datoriile, ci doar pe cele ale creditorilor care erau clienți […], furnizori […] sau parteneri […] ai SNCB; în această ipoteză, valoarea totală a pasivului IFB care ar fi fost plătit de SNCB s-ar fi ridicat la 13 milioane EUR […];

— societatea care ar fi preluat controlul activităților IFB ar fi continuat să utilizeze, în mare parte, serviciile SNCB; în această ipoteză, 79 % din cele 609 ENI încadrate la SNCB și alocate activităților IFB ca sprijin indirect ar fi putut să își păstreze locurile de muncă; în această ipoteză, pasivul social suportat de SNCB s-ar fi limitat la 41,1 milioane EUR (această ultimă valoare corespunde costului salarial al celor 50 de ENI detașate de către SNCB la IFB, precum și al celor 21 % din cele 609 ENI menționate anterior).

([18]) Într-adevăr, regulile statutare ale SNCB nu prevăd posibilitatea de a concedia personalul statutar, mai puțin în perioada de stagiu sau în cadrul unei proceduri disciplinare.

(138) Costul total suportat de SNCB în cazul lichidării IFB în cazul acestor două scenarii, după estimarea autorităților belgiene, este detaliat în următorul tabel:

	Cost net – valori reținute în răspuns	Diferență în ipotezele „optimiste”	Cost net – valori adaptate
Totalul activului contabil	64,6		64,6
Activ nerecuperat	– 27,1		– 27,1
Costuri sociale	– 2,9		– 2,9
Impozite, remunerații și asigurări sociale	– 1,4		– 1,4
Provizioane și impozite amânate	– 34,7		– 34,7
Creanțe prioritare și alte datorii financiare	– 15		– 15
Datorie comercială față de alți creditori decât SNCB	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
Valoarea recuperării	– 39,4		– 29,5
Pasiv social suportat de SNCB	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
Costul net suportat de SNCB în cazul declarării încetării de plăți de către IFB	– 161,8		– 70,6

(b) ***Evaluarea IFB în cazul unui scenariu de continuare a activității***

(139) Belgia propune calcularea valorii IFB în ipoteza „continuării activității” după metoda fluxurilor de numerar libere actualizate („discounted cash flows” sau „DCF”). Parametrii utilizați în această analiză sunt următorii:

(140) Analiza DCF pe 10 ani se bazează pe bilanțul contabil al IFB la 31 decembrie 2002, precum și pe planul de restructurare elaborat în februarie-martie 2003, care cuprinde o serie de perspective până la sfârșitul anului 2005. În ceea ce privește anul 2006, moment în care restructurarea IFB realizează stabilizarea întreprinderii, rezultatul exploatării a fost stabilit la nivelul a 3,2 % din cifra de afaceri. Începând cu anul 2006, ipoteza de lucru prevede o creștere anuală de 3 % din cifra de afaceri, ceea ce, în condițiile unei marje constante, duce la o rată a creșterii cu 3 % a rezultatului dinainte de impozitare. Fluxurile de numerar libere care rezultă din aceasta sunt actualizate la un cost mediu ponderat al capitalului (WACC) de 8 %. Valoarea terminalelor a fost calculată în ipoteza unei creșteri continue de 3 %.

(141) Aceste calcule duc la o evaluare a întreprinderii de aproximativ 29,1 milioane EUR (fără participații și provizioane), după cum demonstrează schema 4.

Schema 4

Valoarea IFB pe baza fluxurilor de numerar actualizate – ipoteze si rezultate

(Milioane de EUR)

Ipoteze

— Fluxurile de numerar sunt calculate pe baza rezultatelor dinainte de impozitare, prezentate în planurile de restructurare din 2003, ale cărui previziuni ajung până în 2005

— Rezultatele au fost modificate astfel:

  — În 2006, o marjă netă estimată de 3,2 % (*) (ceea ce corespunde unui rezultat înainte de impozitare de 1 800 000 EUR)

  — Începând cu 2006, o rată estimată a creşterii rezultatului dinainte de impozitare de 3 % (*)

  — Nu se aplică impozite

  — Plăţi dobânzi în valoare de 527 000 EUR în 2003, presupuse constante şi adăugate la rezultat

  — Amortizare presupusă constantă, pe baza datelor din anul 2002; adăugată la rezultat

  — Cheltuieli de capital presupuse constante pe baza amortizărilor; deduse pentru a contrabalansa amortizările

  — Evoluţia fondului de rulment, bazată pe o rată a creşterii de 3 % începând cu anul 2004

— Fluxurile de numerar sunt calculate pe 10 ani şi sunt actualizate în funcţie de costul mediu ponderat al capitalului de 8 % (*)

Analiza fluxurilor de numerar	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2012**
— Rezultat înainte de impozitare	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Impozite	—	—	—	—	—
— Plus plăţi dobânzi	527	527	527	527	527
— Rezultate înainte de dobânzi şi impozite	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Plus amortizări	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Excedent brut din exploatare (**)	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Investiţii în					
—Cheltuieli de capital	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
—Fond de rulment	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Fluxuri de numerar libere	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— VAN (***) a fluxurilor de numerar libere	**6 962**				
— Valoare terminală actualizată	**22 135**				
— Valoarea întreprinderii	**29 096**				

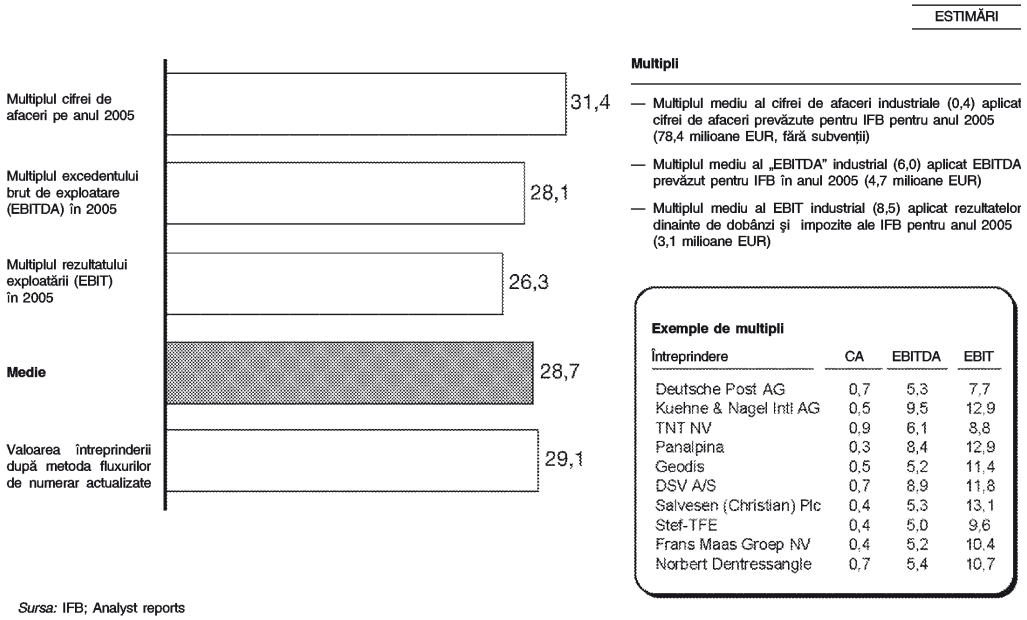
(*) Practici industriale.
(**) EBITDA.
(***) Valoare actualizată netă.

(142) Potrivit guvernului belgian, o analiză bazată pe multipli (în funcţie de rezultatele obţinute în 2005) confirmă valorizarea obţinută folosind metoda DCF. Într-adevăr, valorizarea pe baza „multiplilor” (multipli mai prudenţi decât mediile din sector) indică o valoare a întreprinderii de aproximativ 28,7 milioane EUR, după cum se arată în schema 5.

Schema 5

Valoare de întreprindere a IFB

(Milioane de EUR)



Sursa: IFB; Analyst reports

(143) Guvernul belgian consideră că rezultatele reale obținute de IFB în anii 2003, 2004 și 2005 confirmă, de asemenea, că valorizarea DCF și ipotezele pe care se baza aceasta erau realiste.

(144) Guvernul belgian consideră că este necesar ca, la valoarea IFB calculată fără participații și provizioane, să se adauge participațiile deținute de IFB, reprezentând 1,9 milioane EUR, precum și valoarea contabilizată în activul bilanțului IFB la 31 decembrie 2002.

(145) Totalul valorii de întreprindere a IFB, inclusiv participațiile, s-ar ridica, în concluzie, la 31 de milioane EUR la data de 31 decembrie 2002.

(146) Din această valoare a întreprinderii este necesar, tot după părerea guvernului belgian, să se deducă valoarea provizioanelor, estimată la 34,2 milioane EUR ([19]), precum și datoria financiară de 15 milioane EUR.

(147) Din aceste calcule ar rezulta o valoare netă de – 18,2 milioane EUR pentru participațiile SNCB la IFB, în cazul scenariului de continuare a activității. Acest calcul este prezentat în schema 6.

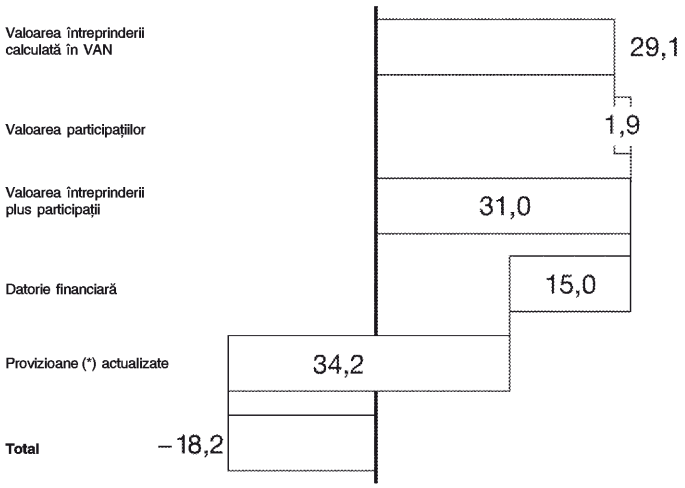
(148) Ca și în estimarea precedentă a costului suportat de SNCB în caz de lichidare a IFB, calculele anterioare nu țin seama de datoriile de 63 de milioane EUR care rezultă din facturile neplătite în perioada 2000-2002.

([19]) Această valoare provine din actualizarea fluxurilor de numerar legate de provizioanele de 40,8 milioane EUR prevăzute în bilanțul contabil la 31 decembrie 2002.

Schema 6

Evaluarea opțiunii de investiție, ianuarie 2003

(Milioane EUR)



(*) VAN a tuturor provizioanelor înscrise în bilanțul de la sfârșitul anului 2002, plătite între 2003 și 2006.

Sursa: IFB

(c) ***Comparație între cele două scenarii și concluzie***

(149) Potrivit analizei efectuate de guvernul belgian, cele două scenarii ar oferi următoarele rezultate:

— costul net suportat de SNCB în urma falimentului și lichidării IFB ar reprezenta o pierdere netă de 161,8 milioane EUR (ajustată la 70,6 milioane EUR în estimarea revizuită);

— decizia de a investi 15 milioane EUR, pentru a face posibilă continuarea activității IFB, ducea la o reducere considerabilă a pierderii de valoare pentru SNCB, care era, în acel caz, de doar 18,2 milioane EUR, ceea ce reprezintă un avantaj de 143,6 milioane EUR, în comparație cu scenariul de faliment și de lichidare (52,4 milioane EUR în raport cu estimarea revizuită).

(150) În consecință, guvernul belgian consideră că SNCB, prin punerea în aplicare a măsurilor în cauză, a acționat ca un investitor privat într-o economie de piață.

3.2.4. *Inexistența unei denaturări a concurenței*

(151) În sfârșit, Belgia consideră că, în ceea ce privește partea de măsuri destinată finanțării dezinvestirii din filialele franceze, un sprijin financiar a cărui valoare este limitată strict la costurile suportate în mod real în urma încetării unei activități nu poate fi considerat un factor de denaturare a concurenței. Astfel, această parte a finanțării nu ar intra sub incidența domeniului de aplicare a articolului 87 alineatul (1) și din acest motiv.

3.3. **Compatibilitatea măsurilor de salvare cu orientările**

3.3.1. *IFB nu este o societate creată recent*

(152) Belgia consideră că, din moment ce IFB a fost constituită în 1923 și a dobândit în 1998, în urma fuziunii prin absorbție, o societate, precum și o ramură de activități (cf. descrierii din partea 2 a prezentei decizii), este incontestabil faptul că IFB beneficiază de personalitate juridică de peste 80 de ani și, prin urmare, nu poate fi considerată ca o „întreprindere creată recent”.

3.3.2. *Măsurile de salvare sunt compatibile cu orientările din 1999*

(153) Potrivit guvernului belgian, durata de peste douăsprezece luni a măsurilor de salvare nu ar avea drept consecință excluderea compatibilității lor cu piața comună în temeiul orientărilor din 1999. Belgia consideră că SNCB a continuat să pună în aplicare respectivele măsuri de salvare în unicul scop de a acoperi perioada necesară Comisiei pentru a lua o decizie finală în prezentul dosar.

(154) Dat fiind că punctul 24 al orientărilor din 1999 prevede că autorizarea măsurilor de salvare rămâne valabilă până în momentul în care Comisia adoptă o decizie cu privire la planul de restructurare, autoritățile belgiene solicită Comisiei să nu invoce durata procedurii sale de aprobare a măsurilor de salvare pentru a contesta durata de aplicare a acestor măsuri și să aprobe măsurile de salvare, în temeiul punctului 24 al orientărilor din 1999.

(155) Autoritățile belgiene consideră că suspendarea majorării de capital în timpul instrumentării cazului de către Comisie presupunea neapărat păstrarea provizorie a termenului de plată acordat IFB în cadrul măsurilor de salvare, deoarece singura alternativă ar fi fost intrarea în încetare de plăți. În sfârșit, potrivit autorităților belgiene, în cursul instrumentării, Comisia nu și-ar fi exprimat niciodată rezervele cu privire la menținerea provizorie a măsurilor de salvare.

3.3.3. *Măsurile de restructurare sunt compatibile cu orientările din 1999*

3.3.3.1. Aplicabilitatea orientărilor din 1999

(156) Belgia consideră că angajamentul SNCB de a subscrie la majorarea de capital a IFB trebuie analizat în conformitate cu orientările din 1999 și nu cu cele din 2004.

(157) Pentru a justifica acest punct de vedere, Belgia susține că sunt îndeplinite cele două condiții stabilite de Comisie la punctul 240 din decizia de inițiere cu privire la aplicabilitatea orientărilor din 1999. Reamintim că, la punctul 240 din decizia de inițiere, Comisia a concluzionat, în ceea ce privește interpretarea punctelor 102–104 din orientările din 2004 în cazul prezentului dosar, că, „dacă SNCB decide să nu-i mai acorde IFB un nou avantaj, și dacă era adusă dovada că SNCB se angajase să își transforme creanțele în capital înainte de publicarea orientărilor din 2004, Comisia ar trebui să examineze în decizia finală ajutoarele acordate de SNCB în favoarea IFB în temeiul orientărilor din 1999”.

(158) În ceea ce privește prima condiție, Belgia subliniază faptul că a retras, prin răspunsul său la scrisoarea de inițiere, majorarea de capital suplimentară notificată la 28 ianuarie 2005 și că, prin urmare, prima condiție era îndeplinită.

(159) În ceea ce privește cea de-a doua condiție, Belgia consideră că nu poate fi contestat faptul că majorarea de capital a IFB propusă în momentul de față ar fi realizată după cum s-a convenit între părți, sub condiția suspensivă a acordului Comisiei, în contractul-cadru din 7 aprilie 2003.

(160) Pentru a sublinia acest punct, autoritățile belgiene atrag atenția Comisiei asupra:

— punctului 4 din preambulul la contractul-cadru din 7 aprilie 2003, care confirmă faptul că SNCB, prin consiliul său de administrație, a aprobat deja subscrierea unei majorări de capital a IFB;

— articolului 4 din același contract, care confirmă intenția reciprocă a părților de a proceda la o majorare de capital a IFB;

(161) În ceea ce privește cel de-al doilea punct, autoritățile belgiene amintesc faptul că, în temeiul legislației belgiene (legislația aplicabilă contractului-cadru), un contract se încheie doar la inițiativa părților contractante și că, în speță, articolul 4 din contractul-cadru ar confirma în mod explicit și fără nicio ambiguitate acordul SNCB și al IFB de a proceda la o majorare de capital a IFB prin conversia în capital a creanțelor SNCB asupra IFB, în mod retroactiv, la 7 aprilie 2003.

(162) Autoritățile belgiene subliniază că, în temeiul legislației belgiene, obligațiile care se supun unei condiții suspensive rămân în continuare active, iar îndeplinirea condiției suspensive are un efect retroactiv asupra contractului care intră în vigoare în momentul semnării sale.

3.3.3.2. Măsuri care atenuează pe cât posibil denaturarea concurenței

(163) Autoritățile belgiene subliniază faptul că cota de piață a IFB se află mult sub 10 % pe piețele analizate în prezentul caz. Prin urmare, acestea consideră că efectele anticoncurențiale care ar rezulta din ajutoarele de stat în cauză nu pot fi considerate revelatoare. Autoritățile belgiene amintesc, în special, că, în temeiul punctului 36 din orientările din 1999, „în cazul în care cota sau cotele [de] piață [în cauză] deținute de întreprinderea [beneficiarul ajutorului] sunt nesemnificative, trebuie să se considere că nu se poate vorbi de o denaturare ilegală a concurenței” ([20]) și că, în virtutea aplicării articolului 81 alineatul (1) din tratat, Comisia consideră efectele anticoncurențiale ale acordurilor încheiate între întreprinderi care au cote de piață de sub 10 % ca fiind nesemnificative ([21]).

(164) În ceea ce privește, în particular, activitățile IFB Logistics și IFB Terminal, autoritățile belgiene fac următoarele observații:

(165) Măsurile atenuante pe piața transbordării de mărfuri. Guvernul belgian observă că, pe piața terminalelor din regiunea Anvers, cota de piață a IFB este de sub 7 % și că piața terminalelor în această regiune a înregistrat, în perioada 2002-2005, o rată a creșterii de 10,7 % pe an în medie, în timp ce volumul de mărfuri transportate de IFB a crescut în medie cu doar 4,1 % pe an.

(166) Guvernul belgian adaugă că, prin punerea în aplicare a planului de restructurare, IFB și-a redus capacitatea de transbordare în mod considerabil, după cum este descris în partea 2 a scrisorii de inițiere (punctele 25-29). Având în vedere că, exceptând terminalul DPD, toate celelalte active vândute sunt exploatate în continuare și în prezent, autoritățile belgiene consideră că transferurile de active trebuie considerate măsuri compensatorii reale și substanțiale. Conform guvernului belgian, totalitatea transferurilor ar reprezenta o diminuare a capacității IFB de la 1,5 milioane EVP în 2002 la 1,1 milioane EVP la sfârșitul lui 2005, adică o scădere cu 27 %.

([20]) A se vedea orientările din 1999, punctul 36.
([21]) A se vedea, în special, orientările privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat (JO C 101, 27.4.2004, p. 97), în special punctul 24.

(167) Autoritățile belgiene adaugă că punerea în aplicare a planului de restructurare de către IFB nu a fost însoțită de unele măsuri legate de preț care să aibă ca obiect sau ca efect creșterea cotei de piață a IFB. Acestea subliniază faptul că IFB a majorat prețurile în medie cu 4,2 % ([22]), în timp ce rata medie anuală a inflației era de 1,9 %.

(168) Măsurile atenuante pe piața de logistică. În scrisoarea de inițiere se consideră (punctele 258-260) că măsurile „propuse" nu ar avea efect asupra pieței de logistică și că IFB ar fi putut să își majoreze cifra de afaceri pe această piață. Autoritățile belgiene enunță cinci argumente pentru a demonstra că au fost luate suficiente măsuri atenuante pe piața de logistică.

(169) În primul rând, IFB ar fi luat o serie de măsuri care au dus la o scădere a capacității pe piața de logistică. Într-adevăr, numărul total de vagoane deținute de IFB sau care fac obiectul unui contract de închiriere pe termen lung a scăzut de la 744 de unități în 2002 ([23]) la 377 de unități la începutul lui 2006 ([24]). Ar fi vorba, deci, de o scădere cu 49 %.

(170) Reducerea capacității logistice a IFB ar rezulta, de asemenea, din faptul că participarea IFB la societatea CNC (în prezent Naviland Cargo) s-a diminuat, ajungând de la 10 % în 2002 la 2 % în prezent.

(171) În al doilea rând, potrivit autorităților belgiene, cota de piață a IFB pe piața de logistică este cu mult sub 5 %, dacă ar fi să se limiteze întinderea geografică a acestei piețe la teritoriul belgian. În aceste condiții, ar fi necesar ca, în temeiul punctului 36 din orientări, să se afle dacă efectele anticoncurențiale care ar rezulta din ajutoarele de stat în cauză pot fi considerate importante. După părerea autorităților belgiene, IFB nu poate fi considerată, în niciun caz, capabilă să exercite o influență demnă de luat în seamă asupra jocului concurenței pe piața de logistică. Din același motiv, situațiile de denaturare a concurenței care ar rezulta din ajutorul de care beneficiază IFB ar putea fi cu greu considerate, potrivit guvernului belgian, ca fiind însemnate, astfel încât doar o serie de măsuri limitate par necesare pentru a atenua consecințele nefavorabile asupra concurenților IFB.

(172) În al treilea rând, autoritățile belgiene propun să se analizeze evoluția activității logistice a IFB pentru a nuanța în mod radical afirmația Comisiei potrivit căreia IFB ar fi „reușit să își mărească în mod considerabil cifra de afaceri pe această piață "în perioada respectivă. Într-adevăr, după părerea autorităților belgiene, ar fi necesar să ținem seama de următoarele aspecte:

— pe segmentul de transport combinat (intermodal), volumul de mărfuri transportate de IFB a înregistrat o creștere anuală la nivelul a 9,9 % în perioada 2002-2005, cifră inferioară creșterii medii anuale de 12 %, înregistrată în regiunea ARA în aceeași perioadă;

— pe segmentul de transport convențional, IFB este un actor eminamente marginal, chiar dacă s-ar restrânge piața din acest sector la teritoriul belgian. Într-adevăr, cota IFB, atât ca volum, cât și ca valoare este mai mică de 1 % pe această piață.

(173) Pe de altă parte, creșterea cifrei de afaceri a IFB în activitatea logistică și-ar avea originea, parțial, potrivit guvernului belgian, în dezvoltarea subsegmentului „bulk" (transport vrac). În 2003, cifra de afaceri realizată de IFB din transportul vrac nu reprezenta decât 3,3 milioane EUR. Or, în 2004, IFB a obținut două contracte de transport vrac, cu un volum considerabil. În primul rând, un contract de transport de cărbune […] care a generat o cifră de afaceri de […] în 2004 și de […] în 2005. În al doilea rând, un contract de transport vrac de agregate, care a adus o majorare a cifrei de afaceri cu […] în 2004 și cu […] în 2005. IFB ar realiza o marjă de beneficiu din aceste două contracte, ceea ce confirmă inexistența unor practici anticoncurențiale exercitate de IFB.

([22]) Media majorărilor de preț a fost obținută prin ponderarea terminalelor în funcție de cifra lor de afaceri.

([23]) IFB avea în proprietate 368 de vagoane și încheiase contracte de închiriere de lungă durată pentru alte 376 de vagoane.

([24]) La începutul anului 2006, IFB avea în proprietate 204 vagoane și încheiase contracte de închiriere de lungă durată pentru alte 173 de vagoane.

(174) În al patrulea rând, guvernul belgian consideră că deschiderea de către IFB a terminalelor sale către unii concurenți de pe piața de logistică trebuie privită, de asemenea, ca o măsură atenuantă importantă.

(175) În al cincilea rând, guvernul belgian menționează că denaturările limitate ale concurenței care ar putea fi considerate ca rezultând din ajutorul de restructurare acordat IFB sunt reduse și mai mult prin următorii factori:

— liberalizarea transportului de mărfuri pe calea ferată în Belgia. Într-adevăr, autoritățile belgiene, în conformitate cu legislația europeană în vigoare, au deschis această piață către concurență (începând cu martie 2003, pentru transportul internațional, apoi o liberalizare totală la 1 ianuarie 2007) ([25]). Această deschidere nu ar fi putut să nu producă niciun efect, după cum o demonstrează activitățile societăților DLC și, mai recent, Fret SNCF. În decizia sa în cazul N 386/2004, Fret SNCF, Comisia ar fi considerat o astfel de liberalizare ca fiind o măsură compensatorie față de concurenții de pe piață;

— o serie de alți concurenți ai SNCB/IFB (printre care se numără Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex și ACTS) au primit sau este foarte posibil să primească în scurt timp licențe de exploatare;

— SNCB (B-Cargo) oferă deja la ora actuală servicii de tracțiune unor concurenți ai IFB, fie că este vorba de furnizori de transport combinat (*intermodal*), precum HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Cargo și ICF, fie că este vorba de furnizori de servicii de „forwarding", precum Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret și East Rail Expedition;

— după cum Comisia a subliniat în decizia sa în cauza N 386/2004, Fret SNCF, condițiile în cazul transportului feroviar nu sunt identice cu cele pentru transportul rutier, în detrimentul transportului feroviar.

(176) Potrivit guvernului belgian, măsurile de liberalizare au dus la o serie de creșteri substanțiale ale capacității pe piața de logistică, după cum o demonstrează activitatea concurenților IFB în perioada 2003-2005. După părerea guvernului belgian, concurența s-ar concentra pe segmentul intermodal, unde concurenții IFB au lansat, în total, 12 legături noi în această perioadă.

3.3.3.3. Limitarea la minimum a majorării de capital

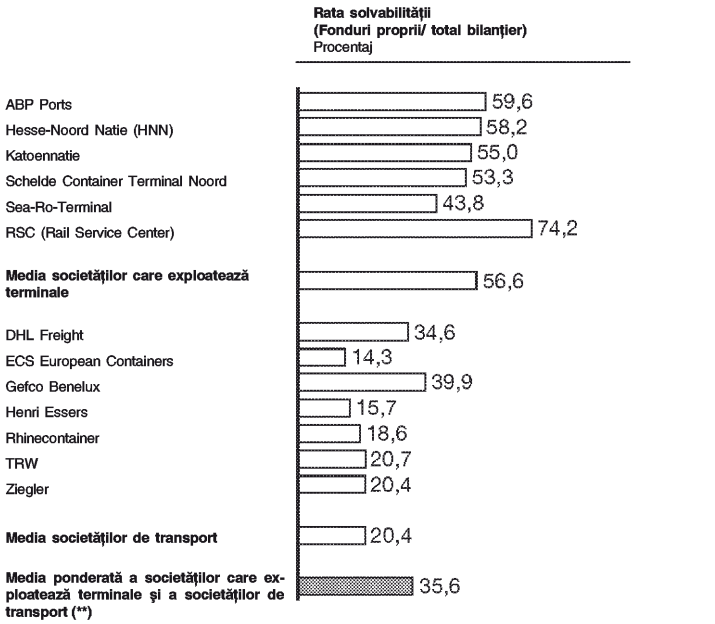
(177) Potrivit guvernului belgian, SNCB și IFB au efectuat o analiză aprofundată a necesităților de capital ale IFB în baza rezultatelor la 31 decembrie 2005 și a previziunilor pentru anul 2006. Obiectivul a fost acela de a-i permite IFB să își continue activitățile pe piețele de transbordări de mărfuri și de logistică cu o rată a solvabilității comparabilă cu cele ale concurenților de pe aceste piețe.

(178) În raport cu informațiile transmise înainte de decizia de inițiere (a se vedea punctele 265-269), SNCB și IFB au adunat o serie de date suplimentare cu privire la ratele medii ale solvabilității pentru, pe de o parte, unii concurenți ai IFB care exploatează terminale și, pe de altă parte, pentru unele societăți de transport care concurează cu IFB. Rata solvabilității (care trebuie înțeleasă ca fiind raportul dintre fondurile proprii și totalul bilanțier) a societăților în cauză este prezentată în schema 16.

([25]) Această deschidere completă a piețelor, care este prevăzută în Directiva 91/440/CEE, a fost pusă în aplicare printr-un decret regal din 13 decembrie 2005.

Schema 16

Rata solvabilității – Eșantion cu societăților comparabile, 2004 (*)



(*) În cazul ABP, HNN și al terminalului Sea-Ro au fost utilizate datele din 2003, deoarece bilanțurile lor contabile anuale pe 2004 nu se publicaseră încă

(**) Ponderată în funcție de utilizarea activelor IFB (42 % terminale, 58 % transport)

Sursa: Belfirst; Amadeus; IFB.

(179) Din schema 16 ar rezulta că media ratelor solvabilității a operatorilor de terminale este de 56,6 %, în timp ce media ratelor solvabilității a societăților de transport este de 20,4 %. Din moment ce IFB este activă în ambele sectoare, rata solvabilității IFB, în funcție de „benchmarks"-urile menționate anterior, ar trebui să fie de cel puțin 35,6 %. Acest ultim procentaj a fost calculat prin ajustarea activelor imobilizate operaționale ale IFB în felul următor:

— 42 % din activele imobilizate operaționale ale IFB (calculate în funcție de valoarea lor contabilă netă, adică după amortizări și reduceri de valoare) sunt alocate activității terminalelor;

— 58 % din activele imobilizate operaționale ale IFB sunt alocate activității de transport („logistics").

(180) Autoritățile belgiene subliniază că rata țintă a solvabilității IFB este la același nivel cu rata reală a solvabilității unor societăți ca Gosselin (38,9 %) și Hupac (34,9 %), care, precum IFB, combină exploatarea terminalelor cu activitățile de logistică.

(181) În baza ratei țintă a solvabilității IFB de 35,6 % și a unei datorii totale de 128,1 milioane EUR (estimare la 30 iunie 2006), majorarea de capital a IFB ar trebui, deci, conform calculelor autorităților belgiene, să prevadă o conversie a datoriei în capital de cel puțin 95,3 milioane EUR.

3.3.3.4. Contribuția proprie a IFB

(182) Potrivit autorităților belgiene, contribuția totală a SNCB la restructurarea IFB se ridică la 95,3 milioane EUR, adică valoarea majorării de capital prevăzute. Din această valoare, ar fi necesar să se deducă sumele care au fost destinate părții franceze a grupului, adică 39,1 milioane EUR. Restul sumei, adică 56,2 milioane EUR, ar reprezenta, în concluzie, contribuția SNCB la restructurarea activităților din afara Franței ale grupului.

(183) Apoi, autoritățile belgiene precizează că necesitățile de finanțare a activităților din afara Franței ale IFB, pentru perioada de restructurare (1 ianuarie 2003-30 iunie 2006), erau de 106,3 milioane EUR. Din aceste necesități de finanțare, 56,2 milioane vor fi acoperite de către SNCB, iar 50,1 milioane vor fi acoperite din mijloacele proprii ale IFB. Contribuția totală a IFB la costul total al restructurării activităților din Belgia va fi de 47,1 %.

(184) Tabelul următor prezintă detaliile finanțării:

Necesități și surse de finanțare

(ipoteza în care conversia creanței de 63 de milioane EUR reprezintă un „cost" al restructurării

(EUR 1000)

		Partea restructurată	Dezinvestiții în Franța	Total
Perioada: 1.1.2003-30.6.2006				
A	**NECESITĂȚI DE FINANȚARE**			
A.1	Costurile restructurării			
A.1.1	Pierdere brută din exploatare („cash drain"), fără efect de creștere a productivității	– 27 916		– 27 916
	(echivalează cu pierderea brută din exploatare în 2002; prorata de 6 luni pentru anul 2006)			
A.1.2	Cheltuieli excepționale	– 32		– 32
A.2.	Necesități de capital în timpul restructurării			
A.2.1	Variația necesității de fond de rulment (majorare)	– 7 685	– 8 000	– 15 685
A.2.2	Investiții de înlocuire în imobilizări nefinanciare	– 6 611		– 6 611
A.2.3	Investiții în imobilizări financiare (participații)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3	Rambursări de datorii și de dobânzi			
A.3.1	În favoarea creditorilor (financiari), alții decât SNCB			
A.3.1.1	Plata dobânzilor	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2	Rambursarea datoriei financiare	– 16 559		– 16 559
A.3.2	În favoarea SNCB			
A.3.2.1	Rambursarea datoriei anterioare anului 2003	– 33 200	– 29 800	– 63 000
A.3.2.2	Plata dobânzilor acumulate la data de 30.6.2006 la datoria anterioară anului 2003	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3	Plata dobânzilor acumulate la data de 30.6.2006 la facilitatea de credit	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4	Plata dobânzilor din al doilea semestru al anului 2005 și din primul semestru al anului 2006	– 3 100	– 2 100	– 5 200
A.4	Impozite (regularizarea impozitării din 1999)	– 77		– 77
	Total necesități de finanțare (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(EUR 1000)

		Partea restructurată	Dezinvestiții în Franța	Total
B	**SURSE DE FINANȚARE**			
B.1.	Finanțare din partea SNCB:			
B.1.1	Facilitatea de credit (se va transforma, ulterior, în capital)	13 300	1 700	15 000
B.1.2	Majorarea de capital (pe lângă conversia facilității de credit)	42 920	37 380	90 300
	Contribuția totală a SNCB (subtotal B.1)	***56 220***	***39 080***	***95 300***
B.2	Finanțare prin mijloacele proprii ale IFB:			
B.2.1	Creșterea productivității			
B.2.1.1	Dispariția parțială sau totală a pierderilor brute din exploatare, menționate în rubrica A.1.1	25 167		26 167
B.2.1.2	Excedent brut de exploatare în 2004, 2005 și 2006	10 429		10 429
B.2.2	Venituri financiare	1 368		1 368
B.2.3	Variația necesității de fond de rulment (diminuare)	2 687		2 687
B.2.4	Vânzarea unor imobilizări nefinanciare (în special terminalul OCHZ în 2004)	4 771		4 771
B.2.5	Vânzarea unor imobilizări financiare (participații)	1 267	8 020	9 287
B.2.6	Datorie financiară contractată de la instituțiile de credit	3 300		3 300
B.2.7	Venituri excepționale	1 105		1 105
	Contribuția totală a IFB (subtotal B.2)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Total surse de finanțare (B.1 + B.2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	Finanțare SNCB, în % din total	52,9 %		
	Finanțare IFB, în % din total	47,1 %		
		CONTRIBUȚIE PROPRIE	INVESTITOR PRIVAT	

(185) Belgia aduce următoarele precizări la acest tabel.

(186) Necesitățile de finanțare fac referire la următoarele categorii:

— costuri directe ale restructurării (secțiunea A.1): aceste costuri cuprind, în principal, pierderile brute din exploatare („cash drain") cumulate, fără a ține seama de creșterea productivității. Dacă nu avem în vedere creșterea productivității pe care IFB a înregistrat-o în cursul punerii în aplicare a planului său de restructurare, pierderea brută din exploatare în anii 2003, 2004 și 2005 ar fi fost aceeași ca în 2002, adică în valoare anuală (care trebuie acoperită prin finanțare) de 8 milioane EUR, după cum se specifică în tabelul de mai sus. Nevoia de finanțare pentru 2006 a fost limitată la jumătate din această sumă, în ipoteza unei majorări de capital la 30 iunie 2006. Totalizată pe întreaga durată a restructurării, pierderea brută din exploatare pe care ar fi suportat-o IFB în lipsa unei creșteri a productivității se ridică la 27,9 milioane EUR.

(în mii EUR)

	2002	2003	2004	2005 Previziune	2006 Buget (până la 30.6.)	Perioada (30.6.2006 cumulativ)
Venit din exploatare	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ *Amortizări și reduceri de valoare ale activelor imobilizate*	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ *Reduceri de valoare ale activelor curente*	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ *Provizioane*	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Venit brut din exploatare	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Pierdere brută din exploatare („cash drain") fără efect de creștere a productivității		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— necesități de capital în timpul restructurării (variații ale necesității de fond de rulment și de investiții în cursul restructurării, secțiunea A.2): aceste costuri constau în unele investiții necesare în timpul perioadei de restructurare. O majorare a fondului de rulment a fost necesară în vederea finanțării lucrărilor în curs, acoperirii diferenței dintre creanțe și datorii comerciale și menținerii unui nivel satisfăcător de lichidități. Investițiile de înlocuire în imobilizări corporale au fot necesare pentru a putea continua activitățile IFB pe durata punerii în aplicare a planului de restructurare. Acestea nu urmăreau creșterea capacității IFB, ci, mai degrabă, unele investiții de înlocuire a unor active ajunse la sfârșitul ciclului de viață și amortizate integral, precum și o serie de investiții diverse: autoturisme, computere, mici renovări ale unor imobile etc. Investiția de 0,6 milioane EUR în imobilizări financiare în anul 2004 era legată de restructurarea filialei IFB Maritime Germany: IFB Maritime Germany a fost absorbită de Haeger & Smith International, iar participația din RKE deținută de Haeger & Smith International a fost transferată către IFB.

— rambursarea datoriilor și dobânzilor (secțiunea A.3): pe lângă dobânzile și rambursările datoriilor financiare către unele instituții de credit, prezenta categorie cuprinde dobânzile și rambursările datoriilor față de SNCB. Datoria de 33,2 milioane EUR reprezintă partea din datoria de 63 de milioane EUR care nu este legată de filialele din Franța. Dobânzile de 1,4 milioane EUR, care trebuie plătite în 2006, sunt dobânzile care nu vor face parte din majorarea de capital (pentru a limita majorarea de capital la minimum). Celelalte dobânzi (în valoare totală de 9,7 milioane EUR) vor face parte din majorarea de capital. Toate aceste dobânzi sunt dobânzi acumulate la datoriile legate de activitățile IFB din afara Franței.

— impozite (secțiunea A.4): impozitele plătite în anul 2004 reprezintă o regularizare a impozitării din 1999.

(187) După părerea Belgiei, aceste necesități de finanțare au fost acoperite parțial de către fiecare din cele două societăți (IFB și SNCB). În ceea ce privește contribuția IFB (secțiunea B.2), Belgia oferă următoarele informații suplimentare:

— în timpul perioadei de restructurare, IFB a înregistrat creșteri importante ale productivității (a se vedea secțiunea B.2.1). Aceste realizări au îmbunătățit rezultatul brut al exploatării, astfel încât pierderea din 2002 a dispărut parțial în 2003 și integral în 2004, 2005 și 2006. În plus, în 2004 și 2005 a rezultat un surplus, ceea ce ar trebui să se întâmple și în 2006. Aceste realizări confirmă previziunile făcute pe baza informațiilor de care societatea IFB dispunea în momentul dezvoltării planului de restructurare (a se vedea punctele 74 și 75 din prezenta decizie);

— venituri financiare diverse (secțiunea B.2.2): acestea însumează 1,4 milioane EUR. Aceste venituri financiare provin din dobânzile pe care IFB a reușit să le acumuleze în conturile sale bancare. Aceste venituri erau previzibile în momentul întocmirii planului de restructurare, deoarece corespundeau cu dobânzile „EURIBOR" pentru valorile la care IFB putea, în mod logic, să se aștepte în vederea realizării previziunilor planului său de restructurare;

— venituri extraordinare (secțiunea B.2.8): acestea reprezintă 1,1 milioane EUR. Aceste venituri extraordinare provin din profitul pe care IFB a reușit să îl realizeze în momentul vânzării a 263 de vagoane EAOS […]. În 2003, în timpul pregătirii planului de restructurare, acest profit era previzibil, deoarece piața de vagoane EAOS înregistra o cerere puternică, provocată de cererea crescândă de acest tip de vagoane în Europa de Est;

— în 2004 și 2005, IFB a eliberat aproximativ 2,7 milioane EUR în urma scăderii nevoii sale de fonduri de rulment (secțiunea B.2.3);

— IFB a finanțat parțial costurile restructurării prin vânzarea unor active (secțiunile B.2.4 și B.2.5). Pe lângă vânzarea unor active diverse, cu o importanță relativ scăzută, această parte a contribuției este constituită, în principal, din dezinvestirea din anul 2004 a activelor utilizate la terminalul OCHZ. Drepturile de coproprietate (50 %) asupra acestor active utilizate de către OCHZ au fost cedate […] (a se vedea secțiunea B.2.4 în 2004), iar IFB a recuperat o valoare suplimentară de 0,9 milioane EUR în fonduri de rulment ale OCHZ (a se vedea secțiunea B.2.5 în 2004);

— în 2003, IFB a obținut un împrumut bancar în valoare de 2 milioane EUR de la ING Bank (a se vedea secțiunea B.2.6). În anul 2006, IFB a finanțat cumpărarea unor „reach stackers" prin intermediul unui împrumut extern de 1,3 milioane EUR.

(188) Belgia consideră că IFB a contribuit la planul de restructurare cu propriile sale resurse, în respectarea orientărilor din 1999.

4. EVALUARE

4.1. Evaluarea caracterului de ajutor al măsurilor de salvare și restructurare

(189) În conformitate cu articolul 87 alineatul (1) din tratat, „sunt incompatibile cu piața comună, în măsura în care afectează schimburile comerciale dintre statele membre, ajutoarele acordate de state sau din resurse de stat, sub orice formă, care denaturează sau care pot denatura concurența, favorizând anumite întreprinderi sau anumite produse".

4.1.1. *Ajutor acordat de stat sau din resurse de stat*

(190) În primul rând, se pune întrebarea dacă sprijinul financiar pus în aplicare de SNCB în favoarea IFB a fost „acordat de stat sau din resurse de stat". În temeiul jurisprudenței cauzei Stardust Marine a Curții de Justiție a Comunităților Europene ([26]), acest criteriu este îndeplinit dacă, pe de o parte, este vorba de resurse de stat și dacă, pe de altă parte, acordarea lor îi poate fi imputată statului, în cazul de față Belgiei.

4.1.1.1. Resurse de stat

(191) Comisia constată că SNCB este o societate publică în sensul articolului 2 din Directiva 80/723/CEE: statul belgian deține 100 % din capitalul subscris al SNCB, iar Consiliul de Administrație, precum și administratorul delegat sunt numiți de Rege, printr-un decret adoptat în cadrul Consiliului de Miniștri. Astfel, criteriile de la articolul 2 alineatul (2) literele (a) și (c) din directiva menționată anterior sunt îndeplinite.

(192) În acest context, „este necesar să amintim că din jurisprudența Curții rezultă că articolul 87 alineatul (1) CE înglobează toate mijloacele pecuniare pe care autoritățile publice le pot utiliza în mod efectiv pentru a susține unele întreprinderi […]. În consecință, chiar dacă sumele care corespund măsurii în cauză nu se află permanent în posesia bugetului de stat, faptul că ele rămân în mod constant sub control public și, deci, la dispoziția autorităților naționale competente este de ajuns pentru a fi considerate resurse de stat." ([27]).

(193) Prin urmare, Comisia a opinat în scrisoarea de inițiere (punctele 136-138) că sumele puse la dispoziția IFB trebuie să fie considerate resurse de stat.

(194) Belgia contestă faptul că toate resursele de care dispune SNCB constituie resurse de stat. Comisia răspunde celor trei argumente prezentate de Belgia după cum urmează:

([26]) Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisie, menționată anterior în nota de subsol 12, punctul 37.

([27]) Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisie, menționată anterior în nota de subsol 12, punctul 37.

(195) Distincția propusă între resursele SNCB alocate îndeplinirii obligațiilor de serviciu public și resursele alocate activităților comerciale nu este pertinentă în temeiul hotărârii în cauza Stardust Marine. Astfel, această hotărâre făcea referire la resursele unei bănci publice, ceea ce demonstrează clar că resursele unei întreprinderi publice alocate activităților comerciale pot constitui, de asemenea, resurse de stat.

(196) Argumentul potrivit căruia patrimoniul SNCB nu este la dispoziția Belgiei, ci ar fi atribuit obiectului social al SNCB, nu poate fi, de asemenea, acceptat. Într-adevăr, faptul că Belgia deține 100 % din capitalul SNCB, că acesta se află în mod constant sub control public și că statul poate în orice moment să decidă să privatizeze SNCB demonstrează că patrimoniul acesteia este la dispoziția statului belgian. În plus, Comisia notează că statul belgian numește administratorii consiliului de monitorizare, precum și administratorul delegat, ceea ce îi conferă un anumit grad de control asupra întreprinderii.

(197) Argumentul potrivit căruia măsurile acordate IFB de către SNCB nu ar cauza niciun fel de pierdere pentru patrimoniul statului belgian este fals, deoarece: Belgia fiind proprietarul SNCB, orice investiție proastă care scade valoarea SNCB scade, prin urmare, și patrimoniul statului belgian.

(198) În concluzie, Comisia afirmă că măsurile analizate au fost finanțate din resurse de stat.

4.1.1.2. Imputabilitatea

(199) În ceea ce privește necesitatea imputabilității măsurilor statului respectiv, hotărârea în cauza Stardust Marine precizează că „…singurul fapt că o întreprindere publică se află sub controlul statului nu este de ajuns pentru a-i imputa statului unele măsuri luate de aceasta, precum măsurile de sprijin financiar în cauză. Este, de asemenea, necesar, să analizăm dacă autoritățile publice trebuie să fie considerate ca fiind implicate, într-un fel sau altul, în adoptarea acestor măsuri […]” ([28]).

(200) Din jurisprudența Curții de Justiție reiese, deci, că acest criteriu al imputabilității trebuie să facă obiectul unei examinări caz cu caz din partea Comisiei. Curtea de Justiție admite că, în general, „… unui terț îi va fi foarte greu, chiar din cauza relațiilor privilegiate care există între stat și o întreprindere publică, să demonstreze într-un caz concret că unele măsuri de ajutor luate de o astfel de întreprindere au fost adoptate în mod efectiv la recomandarea autorităților publice”. Potrivit aceleiași jurisprudențe, „… trebuie să recunoaștem că imputabilitatea statului a unei măsuri de ajutor adoptate de o întreprindere poate fi dedusă dintr-o serie de indicii care rezultă din circumstanțele speței și din contextul în care a fost luată această măsură.” ([29]).

(201) Curtea de Justiție detaliază apoi care criterii ar putea fi utilizate pentru a demonstra imputabilitatea:

„Imputabilitatea statului a unei măsuri de ajutor luate de o întreprindere publică poate fi dedusă dintr-o serie de indicii care rezultă din circumstanțele speței și din contextul în care a fost luată această măsură. În această privință, Curtea de Justiție a luat deja în considerare faptul că organismul în cauză nu putea să ia decizia respectivă fără să țină seama de cerințele autorităților publice (a se vedea, în special, hotărârea Van der Kooy e.a./Comisie, menționată anterior, punctul 37) sau că, pe lângă elementele cu caracter organic, care legau întreprinderile publice de stat, aceste întreprinderi, prin intermediul cărora ajutoarele fuseseră acordate, trebuiau să țină seama de directivele adoptate de un comitet interministerial pentru programare economică (CIPE) (hotărârile menționate anterior din 21 martie 1991, Italia/Comisie, C-303/88, punctele 11 și 12, precum și Italia/Comisie, C-305/89, punctele 13 și 14).

Alte indicii ar putea fi, după caz, pertinente pentru a concluziona imputabilitatea statului a unei măsuri de ajutor luate de o întreprindere publică, precum, în special, integrarea sa în structurile administrației publice, natura activităților sale și desfășurarea acestor activități pe piață în condiții normale de concurență cu agenții economici privați, statutul juridic al întreprinderii, aceasta aflându-se sub incidența dreptului public sau a legislației comune a societăților, intensitatea tutelei exercitate de autoritățile publice asupra gestionării întreprinderii sau orice alt indiciu care să demonstreze, în cazul respectiv, implicarea autorităților publice sau improbabilitatea neimplicării acestora în adoptarea unei măsuri, având în vedere, de asemenea, amploarea acesteia, conținutul său sau condițiile pe care le presupune.” ([30]).

(202) În scrisoarea de inițiere (punctele 140-150), Comisia a făcut distincția, în ceea ce privește imputabilitatea măsurii, între perioada anterioară încheierii contractului-cadru, la 7 aprilie 2003, și perioada ulterioară încheierii acestui contract. Având în vedere observațiile Belgiei, pare mai indicat să facem distincția între trei perioade diferite:

([28]) Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisie, menționată anterior în nota de subsol 12, punctele 52 și 55.

([29]) Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisie, menționată anterior în nota de subsol 12, punctele 53 și 54.

([30]) Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisie, menționată anterior în nota de subsol 12, punctele 55-57.

— perioada anterioară datei de 19 iulie 2002 (data deciziei Consiliului de Administrație al SNCB de a aproba acordarea unui avans de trezorerie și de a accepta o majorare de capital a IFB era „probabilă”);

— perioada cuprinsă între 19 iulie 2002 și 20 decembrie 2002 (data deciziei Consiliului de Administrație al SNCB de a aproba principiul unei majorări de capital a IFB și de autorizare a Comitetului director de a negocia contractul-cadru din 7 aprilie 2003);

— perioada ulterioară datei de 20 decembrie 2002.

Perioada anterioară deciziei Consiliului de administrație din 19 iulie 2002

(203) În ceea ce privește perioada anterioară acestei decizii a Consiliului de Administrație, se pune întrebarea dacă toleranța de care a dat dovadă conducerea (Comitetul Director) SNCB, nesolicitându-i IFB să plătească pentru prestarea serviciilor de transport efectuate de SNCB începând cu anul 2000, îi este imputabilă statului belgian. În scrisoarea sa de inițiere (punctele 141-142), Comisia și-a exprimat unele îndoieli cu privire la faptul că decizia de a accepta neplata sistematică a facturilor în perioada cuprinsă între sfârșitul anului 2000 și începutul anului 2003 a fost luată fără intervenția autorităților belgiene.

(204) În conformitate cu răspunsul guvernului belgian, Consiliul de Administrație al SNCB a fost informat în legătură cu această practică abia la 19 iulie 2002; comisarul guvernului a fost informat în același moment. Comisia nu a primit nicio observație din partea terților.

(205) Comisia a găsit în rapoartele dezbaterilor care au avut loc în Cameră și în Senat la 6 martie 2002, la 24 ianuarie 2002 și la 28 februarie 2002 o serie de remarci cu privire la IFB, în contextul dezbaterii mai largi a senatorilor și a deputaților pe tema deschiderii pieței de transporturi feroviare și pe tema dosarului ABX. Prin urmare, Comisia i-a solicitat guvernului belgian să îi transmită studiile efectuate de Boston Consulting Group și de Team Consult, menționate în cursul dezbaterilor, precum și decizia guvernului belgian din 22 februarie 2002, care face, de asemenea, obiectul acestor dezbateri.

(206) Analiza acestor documente nu a scos la iveală vreun indiciu cu privire la influența exercitată de guvernul belgian asupra deciziilor luate de SNCB în legătură cu viitorul IFB.

(207) În consecință, se pune problema dacă toleranța manifestată de conducerea unei companii publice, astfel cum este descrisă la punctul 203 din prezenta decizie, îi poate fi imputată statului belgian, în condițiile în care nu există niciun indiciu privind intervenția specială a administrației în emergența situației respective.

(208) Într-adevăr, potrivit legii din 1993 care instituie SNCB ca societate publică pe acțiuni, conducerea SNCB, mai exact administratorul delegat și membrii Comitetului Director, administrează întreprinderea în mod autonom, fără intervenția autorităților publice. Prin urmare, în lipsa unor indicii concrete privind intervenția statului în gestionarea dosarului IFB, Comisia trebuie să concluzioneze că decizia conducerii SNCB de a tolera neplata facturilor emise către IFB în perioada cuprinsă între sfârșitul anului 2000 și iulie 2002 nu îi poate fi imputată statului belgian.

Perioada cuprinsă între decizia Consiliului de Administrație din 19 iulie 2002 și decizia Consiliului de Administrație din 20 decembrie 2002

(209) Începând cu 19 iulie 2002, Consiliul de Administrație al SNCB și, în cadrul său, comisarul guvernului, care reprezintă interesele Belgiei în Consiliul de Administrație al SNCB, a știut că IFB nu își mai plătea facturile începând cu sfârșitul anului 2000 și a aprobat acordarea către IFB a unui avans de 2,5 milioane EUR în cursul celui de al doilea semestru din 2002.

(210) Comisia trebuie, în această privință, să veridice dacă majoritatea criteriilor stabilite de jurisprudența în cauza Stardust Marine permit să i se impute Belgiei această decizie a Consiliului de Administrație al SNCB. Altfel spus, este vorba de a verifica în speță dacă prezența comisarului guvernului în Consiliul de administrație, în pofida inexistenței unei intervenții concrete din partea sa în legătură cu măsura în cauză permite, totuși, să i se impute decizia statului belgian. Or, din informațiile de care dispune Comisia reiese că nici instrumentarea dosarului, nici comentariile din partea terților nu au scos la iveală indicii care să sugereze că guvernul belgian a încercat să influențeze decizia Consiliului de Administrație din 19 iulie 2002. Dat fiind că SNCB este o întreprindere publică autonomă, care are statutul unei societăți publice pe acțiuni, aceasta beneficiază față de statul belgian de o autonomie a gestionării. În ceea ce privește prezența comisarului guvernului în Consiliul de Administrație al SNCB, Comisia notează că rolul comisarului era limitat [a se vedea, de asemenea, raportul Curții de Conturi pe această temă ([31])]: comisarul guvernului nu putea să se implice în decizia din 19 iulie 2002 decât în cazul în care această decizie risca să aducă atingere punerii în aplicare a obligațiilor de serviciu public ale SNCB. Dată fiind valoarea ajutorului (2,5 milioane EUR) și felul ajutorului (avans de trezorerie, cu dobânzi), suntem obligați să constatăm că decizia nu era de natură să afecteze punerea în aplicare a obligațiilor de serviciu public ale SNCB.

([31]) Curtea de Conturi: Buna utilizare a banilor publici de către S.N.C.B.; audit efectuat în virtutea punerii în aplicare a rezoluției Camerei Reprezentanților din 11 mai 2000; Bruxelles, mai 2001.

(211) Comisia concluzionează că, având în vedere aceste aspecte, acordarea de către SNCB a avansului de 2,5 milioane EUR către IFB, în vederea continuării unei activități comerciale fără nicio legătură cu obligațiile de serviciu public nu îi poate fi imputată statului belgian.

(212) Comisia conchide că prezentul caz nu prezintă indicii privind integrarea în administrația publică, natura activităților și statutul, care ar putea permite să se stabilească imputabilitatea statului belgian a deciziei Consiliului de Administrație din 19 iulie 2002, prin care societății IFB i se acordă un avans de 2,5 milioane EUR.

Perioada ulterioară deciziei Consiliului de administrație din 20 decembrie 2002

(213) La 20 decembrie 2002, Consiliul de Administrație a hotărât să încheie un contract-cadru cu IFB, care trebuia să includă o serie de măsuri de salvare, precum și unele măsuri de restructurare, și să se finalizeze cu o majorare de capital a IFB.

(214) Analiza dosarului de către Comisie în scrisoarea sa de inițiere (punctele 143-150) a scos în evidență trei indicii concrete care dovedesc imputabilitatea statului belgian a acestor măsuri de salvare și restructurare acordate IFB. Aceste indicii erau:

— supunerea spre aprobare a planului de restructurare statului belgian;

— articolele de presă care demonstrează o influență puternică a guvernului belgian asupra SNCB în anul 2003;

— amploarea, conținutul și condițiile contractului-cadru din 7 aprilie 2003.

(215) În răspunsul lor la scrisoarea de inițiere, autoritățile belgiene contestă faptul că aceste trei indicii ar fi suficiente pentru a stabili imputabilitatea statului belgian a respectivelor măsuri, în sensul jurisprudenței în cauza *Stardust Marine*. Comisia reiterează în cele ce urmează conținutul indiciilor și explică de ce nu pot fi acceptate argumentele guvernului belgian.

(a) *Aprobarea de către autoritățile publice (punctul 56 din hotărârea în cauza Stardust Marine)*

(216) În hotărârile sale în cauzele Van der Kooy ([32]), Italia/Comisie ([33]) și Comisia/Franța ([34]), Curtea de Justiție a dedus imputabilitatea ajutorului în virtutea faptului că acordarea ajutorului fusese supusă spre aprobare autorităților publice. În hotărârea în cauza Van der Kooy, acest aspect este de ajuns pentru a stabili imputabilitatea; în hotărârile în cauzele Italia/Comisie și Comisia/Franța, aprobarea este combinată cu alte aspecte care dovedesc influența autorităților publice ([35]). Decizia în cauza Space Park Development GmbH, care a fost prima decizie a Comisiei prin care se aplica hotărârea în cauza Stardust Marine, a stabilit, de asemenea, imputabilitatea unui ajutor prin faptul că împrumutul în cauză trebuia să primească aprobarea autorităților din landul Bremen. Decizia în cauza Space Park Development GmbH, care a fost prima decizie a Comisiei prin care se aplica hotărârea în cauza Stardust Marine, a stabilit, de asemenea, imputabilitatea unui ajutor prin faptul că împrumutul în cauză trebuia să primească aprobarea autorităților din landul Bremen ([36]). Prin urmare, supunerea spre aprobare a unei măsuri statului membru constituie un indiciu al imputabilității.

(217) Or, în cazul de față, articolul 2 din contractul-cadru obligă Consiliile de Administrație ale SNCB și IFB să supună planul de restructurare spre aprobare statului belgian ([37]). Acest lucru constituie, în concluzie, un prim indiciu al imputabilității statului belgian a deciziei SNCB de a restructura IFB.

(218) Guvernul belgian subliniază că, spre deosebire de ceea ce se prevedea în contractul-cadru, SNCB și IFB nu au mai supus, în cele din urmă, planul de restructurare spre aprobare guvernului belgian, deoarece acest fapt ar fi încălcat autonomia comercială a SNCB.

([32]) Hotărârea Curții din 2 februarie 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV e.a./Comisie, C-67/85, C-68/85 și 70/85, Rec. 1988, p. 219.

([33]) Hotărârile Curții din 21 martie 1991, Italia/Comisie, C-303/88, Rec. 1991, p. I-1433, și C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603.

([34]) Hotărârea Curții din 30 ianuarie 1985, Comisia/Franța, 290/83, Rec. 1985, p. 439.

([35]) Și anume numirea de către stat a administratorilor, în cazul hotărârilor Comisia/Italia; finanțarea de la o instituție publică, modalitățile de acordare a ajutorului, care corespund cu modalitățile de acordare a unui ajutor de stat obișnuit, prezentarea de către guvern a ajutorului ca făcând parte dintr-un ansamblu de măsuri de stat, în cazul hotărârii Comisia/Franța.

([36]) Decizia Comisiei din 17 septembrie 2003 privind ajutorul de stat acordat de către Germania în favoarea Space Park Development GmbH (JO L 61, 27.2.2004, p. 66), considerentul 30.

([37]) Amintim că articolul 4 este redactat după cum urmează: „Părțile își confirmă intenția de a pune în aplicare următoarele măsuri, cu condiția ca acestea să fie conforme cu un plan de restructurare aprobat de cele două consilii de administrație, de statul belgian și, dacă este necesar, de către CE, sub rezerva aprobării de către acționarii IFB."

(219) După cum s-a explicat deja în scrisoarea de inițiere (punctele 146 și 147), această situație nu are drept consecință transformarea acestui indiciu al imputabilității într-unul inoperant: pare exclus ca cele două părți contractuale, și anume SNCB și IFB, să fi inclus o astfel de clauză în contract, dacă nu exista o influență a guvernului belgian în acest sens.

(220) Faptul că guvernul belgian susține că nu a fost consultat în mod oficial în legătură cu restructurarea nu este de ajuns pentru a exclude o oarecare influență neoficială exercitată de acesta în momentul pregătirii contractului-cadru din 7 aprilie 2003, nici pentru a exclude faptul că a avut loc o aprobare. Într-adevăr, după cum Curtea de Justiție a constatat în hotărârea în cauza *Stardust Marine*, „… unui terț îi va fi foarte greu, chiar din cauza relațiilor privilegiate care există între stat și o întreprindere publică, să demonstreze într-un caz concret că unele măsuri de ajutor luate de o astfel de întreprindere au fost adoptate în mod efectiv la recomandarea autorităților publice". Prin urmare, simplul fapt că respectivul contract încheiat între părți prevede aprobarea ajutorului de către statul belgian reprezintă un indiciu solid al implicării guvernului belgian.

(221) În răspunsul său la scrisoarea de inițiere, guvernul belgian arată că prevederea de la articolul 2 din contractul-cadru nu făcea referire la planul de restructurare în sine, ci la comunicarea prin care Belgia urma să aducă la cunoștința Comisiei contractul-cadru.

(222) Comisia consideră că acest argument nu este convingător: dacă părțile din contractul-cadru ar fi avut în vedere exclusiv notificarea Belgiei către Comisie, atunci ele ar fi menționat acest aspect în mod expres în articolul 2 din contract. Interpretarea propusă de guvernul belgian este contrară literei contractului.

(223) În consecință, Comisia concluzionează că articolul 2 din contractul-cadru implică aprobarea măsurilor de către autoritățile belgiene și constituie un indiciu al imputabilității măsurilor în cauză statului belgian.

(b) *Articolele de presă*

(224) Unele indicii suplimentare în favoarea unei intervenții a guvernului belgian în prezenta cauză se găsesc, de asemenea, într-o serie de articole de presă ([38]). Astfel, un articol apărut în *La libre Belgique* din 19 mai 2003 ([39]) citează biroul de presă al SNCB, care explică faptul că, la 19 mai 2003, Belgia încă nu îi notificase Comisiei măsurile de salvare, în condițiile în care contractul-cadru fusese semnat la 7 aprilie 2003, prin aceea că „*autoritatea federală trebuie [trebuia] să își spună ultimul cuvânt*". Într-un articol apărut în martie 2003 pe site-ul www.cheminots.be, Karel Vinck, care în acea perioadă era administrator delegat al SNCB, este citat în legătură cu dosarele ABX și IFB după cum urmează: „Este necesară o marjă de manevră suficientă pentru gestionarea societății". Acest lucru lasă să se subînțeleagă că direcțiunea SNCB considera că statul se implica prea mult în aceste cauze.

(225) Belgia respinge acest indiciu. În ceea ce privește articolul apărut în *La libre Belgique*, Belgia subliniază, în temeiul articolului 2 din contractul-cadru, că autoritatea federală nu trebuia să își dea acordul decât cu privire la comunicarea guvernului belgian către Comisie, prin care ar fi notificat contractul-cadru. Or, textul articolului de presă și al comunicatului de presă al SNCB este clar. Dacă biroul de presă al SNCB ar fi vrut să spună că guvernul belgian trebuia doar să aprobe un text care urma să îi fie transmis Comisiei, atunci ar fi arătat că problema care trebuia rezolvată era o pură problemă de formă, nu de substanță.

(226) În ceea ce privește părerile exprimate de Karel Vinck, autoritățile belgiene consideră că acestea s-au limitat la gestionarea obligațiilor de serviciu public. Acest lucru pare puțin credibil, deoarece Karel Vinck a fost chestionat în special pe tema dosarelor ABX și IFB care, după cum și guvernul belgian o recunoaște, fac referire la activitățile comerciale ale SNCB și nu la unele obligații de serviciu public.

(c) *Amploarea, conținutul, condițiile contractului-cadru*

(227) În mod mai general, Comisia amintește că punctul 56 din hotărârea în cauza Stardust Marine, menționată anterior, potrivit căruia „orice alt indiciu care demonstrează, în cazul de față, implicarea autorităților publice sau improbabilitatea neimplicării acestora în adoptarea unei măsuri, având în vedere, de asemenea, amploarea acesteia, conținutul său sau condițiile pe care le presupune" trebuie să fie luat în considerare pentru a stabili imputabilitatea unei măsuri statului membru, concluzionează că amploarea, conținutul și condițiile contractului-cadru reprezintă indicii suplimentare ale imputabilității.

(228) Belgia respinge acest al treilea indiciu, repetând că SNCB ar fi complet autonomă în luarea tuturor deciziilor sale, cu excepția gestionării serviciilor publice.

([38]) Unele articole de presă pot reprezenta un indiciu al imputabilității, a se vedea deciziile în cauzele ABX Logistics, JO C 9, 14.1.2004, p. 12 și Sniace SA, JO L 108, 30.4.2003, p. 35.

([39]) „Inter Ferry Boats împărțită în 2 ramuri", articol publicat online la 19 mai 2003 pe site-ul www.lalibre.be

(229) Comisia consideră că legea din 1993, care reglementează statutul SNCB ca societate publică pe acțiuni, îi oferă, cu siguranță, SNCB o anumită autonomie în ceea ce privește activitățile sale comerciale. Cu toate acestea, Comisia amintește că, din partea guvernului belgian, comisarul este prezent la fiecare ședință a Comitetului Administrativ și poate sesiza autoritățile belgiene în scopul anulării unei decizii a Consiliului de Administrație vizavi de un aspect care nu este legat de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, dacă această decizie „aduce […] atingere punerii în aplicare a sarcinilor de serviciu public".

(230) După cum a fost deja explicat, Comisia consideră că decizia de a acorda un avans de trezorerie de 2,5 milioane EUR nu putea să facă obiectul unei acțiuni a comisarului guvernului, deoarece, din cauza valorii și a formei sale, respectivul avans nu putea să afecteze punerea în aplicare a obligațiilor de serviciu public.

(231) Evaluarea trebuie să fie, însă, diferită în ceea ce privește decizia de a investi aproape 100 de milioane EUR într-o societate aflată în pragul falimentului. Această decizie trebuia să îl determine pe comisarul guvernului să intervină sau măcar să informeze autoritățile belgiene, pentru ca acestea să se implice în mod oficial sau neoficial, după cum a făcut-o, de exemplu, în anul 2000 în cazul investițiilor în ABX, filialele italiene.

(232) Prin urmare, Comisia consideră că amploarea, conținutul și condițiile contractului-cadru constituie, de asemenea, alături de prezența și de puterile comisarului guvernului, tot atâtea indicii ale imputabilității.

(d) *Concluzie*

(233) În consecință, Comisia conchide că măsurile în cauză îi sunt imputabile statului belgian în ceea ce privește perioada ulterioară deciziei Consiliului de Administrație al SNCB din 20 decembrie 2002.

(234) Este necesar, deci, să analizăm dacă măsurile luate de SNCB cu privire la IFB începând cu 20 decembrie 2002 i-au oferit un avantaj beneficiarului sau dacă, dimpotrivă, SNCB a acționat ca un investitor privat în economia de piață.

4.1.2. *Avantaj oferit beneficiarului ajutorului în aplicarea principiului investitorului privat în economia de piață*

(235) Trebuie să analizăm dacă decizia Consiliului de Administrație al SNCB din 20 decembrie 2002 de a majora capitalul IFB printr-o conversie a creanțelor scadente și de a acorda o serie de măsuri de salvare, care s-a finalizat cu semnarea de către SNCB, la 7 aprilie 2003, a contractului-cadru cu IFB, a creat un avantaj economic pentru IFB sau dacă această decizie este legată de evaluarea unui investitor privat în economia de piață.

(236) Din moment ce decizia SNCB de a nu mai solicita plata facturilor emise către IFB în perioada cuprinsă între sfârșitul anului 2000 și luna decembrie 2002, precum și decizia SNCB de a acorda un avans de 2,5 milioane EUR nu sunt de responsabilitatea Belgiei, nu mai este necesar să analizăm aceste decizii în detaliu.

(237) Amintim că măsurile de salvare constau în:

— acordarea unui termen de plată pentru datoriile de 63 de milioane EUR;

— acordarea unei facilități de credit de 15 milioane EUR;

— acordarea unui avans recuperabil de 5 milioane EUR.

(238) Măsurile de restructurare cuprindeau dezinvestirea din filialele franceze, precum și restructurarea și continuarea activităților din Belgia. Finanțarea acestor măsuri era asigurată inițial prin măsurile de salvare, planul de restructurare prevăzând că această finanțare va fi perenizată prin conversia următoarelor creanțe în capital social:

— conversia datoriilor de 63 de milioane EUR, în cazul cărora a fost acordat un termen de plată, în capital social;

— conversia facilității de credit de 15 milioane EUR în capital social;

— conversia dobânzilor capitalizate la datoriile pentru care a fost acordat un termen de plată și la facilitatea de credit în capital social.

(239) Pentru a stabili dacă SNCB a acționat ca un investitor privat în economia de piață, este necesar să apreciem dacă, în condiții similare, un investitor privat cu un nivel comparabil cu cel al SNCB și care se află într-o situație comparabilă cu cea a SNCB ar fi fost determinat să procedeze în același fel ([40]).

([40]) Hotărârea din 21 martie 1991, Italia/Comisie, C-305/89, punctele 19 și 20.

(240) Curtea de Justiție a precizat că, în cazul în care comportamentul investitorului privat nu este neapărat identic cu cel al investitorului obișnuit care plasează capitaluri în vederea rentabilizării lor pe termen scurt sau lung, atunci trebuie să fie identic măcar cu comportamentul unui holding privat sau al unui grup privat de întreprinderi care urmează o politică structurală, globală sau sectorială și care este ghidat de unele perspective de rentabilitate pe termen mai lung. ([41]) Tribunalul a precizat că este de obligația Comisiei să „facă o analiză completă a tuturor aspectelor pertinente ale operațiunii litigioase și ale contextului său" pentru a ști dacă statul a acționat ca un investitor privat în economia de piață ([42]).

(241) Belgia, în răspunsul său la scrisoarea de inițiere, consideră că decizia SNCB de a-i solicita IFB să dezinvestească din filialele franceze ale grupului, precum și decizia SNCB de a-i solicita IFB să restructureze și să își continue activitățile din Belgia corespund unor decizii pe care le-ar fi luat un investitor privat în economia de piață.

(242) Comisia consideră, totuși, că problema pertinentă nu constă în a ști dacă IFB, prin dezinvestirea din filialele din Franța și prin restructurarea și continuarea activităților din Belgia, s-a comportat ca un investitor în economia de piață, ci de a ști dacă decizia SNCB de a finanța aceste două măsuri reprezintă o decizie pe care ar fi luat-o un investitor privat.

(243) În 2002/2003, SNCB trebuia, deci, să hotărască dacă, în ansamblu, era mai convenabil să finanțeze restructurarea IFB (care implica dezinvestirea din filialele franceze și continuarea activităților din Belgia) sau dacă era mai ieftin să declare falimentul IFB. Comisia consideră, în general, că un investitor privat ar fi continuat activitatea unei filiale dacă o comparație între costurile lichidării filialei și costurile restructurării acesteia arată că lichidarea depășește, la nivel de costuri, restructurarea ([43]).

(244) În concluzie, este necesar să stabilim mai întâi costul suportat de SNCB în cazul fiecăruia dintre cele două scenarii, restructurarea și, respectiv, lichidarea IFB.

4.1.2.1. Costul restructurării IFB

(245) În cazul primului scenariu, SNCB alocă o sumă de 95,3 milioane EUR finanțării restructurării IFB, sub forma renunțării la recuperarea creanțelor, care sunt transformate în capital. La sfârșitul restructurării, SNCB deține 100 % dintr-o societate a cărei valoare este estimată la 31 de milioane EUR, dar care are provizioane de 34,2 milioane EUR și datorii financiare de 15 milioane EUR (în afara datoriilor față de SNCB); din aceste calcule rezultă o valoare netă a întreprinderii de – 18 milioane EUR. Comisia consideră aceste estimări, bazate pe metode cunoscute, ca fiind realiste.

(246) Prin urmare, Comisia constată că, în ipoteza unei vânzări a IFB, SNCB nu ar fi putut să obțină decât un preț de vânzare negativ.

4.1.2.2. Costul ipotetic al unei lichidări a IFB

(247) În cel de al doilea scenariu, SNCB renunță, de asemenea, la recuperarea celor 95 de milioane EUR din creanțe. În plus, Belgia consideră că, în baza informațiilor disponibile în momentul încheierii contractului-cadru la 7 aprilie 2003, lichidarea activităților IFB din Belgia ar fi obligat SNCB să suporte un cost suplimentar cuprins între 70,6 și 161,8 milioane EUR. Această valoare ar corespunde sumelor care ar fi putut, în mod normal, să fie recuperate prin lichidarea activelor (37,5 milioane EUR), din care se scad costurile cauzate de lichidarea pasivului IFB (între 67 și 76,9 milioane EUR) și cheltuielile cu personalul SNCB devenit excedentar (41,1-122,4 milioane EUR), ca urmare a încetării activităților IFB.

(248) Comisia nu este de acord cu această analiză. În primul rând, ea contestă faptul că SNCB ar fi trebuit să plătească întreg pasivul IFB. Apoi, Comisia contestă valoarea costului social suplimentar calculat de Belgia.

Responsabilitatea SNCB față de pasivul IFB

(249) În mod contrar a ceea ce susține Belgia, faptul că IFB avea un activ net (valoarea de recuperare a activului, din care se scade valoarea pasivului exigibil) negativ nu înseamnă că, în caz de faliment, SNCB ar fi trebuit să suporte excedentul de pasiv corespunzător. Într-adevăr, Comisia amintește că, în principiu, o societate ca IFB răspunde de obligațiile sale cu propriul patrimoniu social. Responsabilitatea acționarilor față de obligațiile societății nu depășește, în mod normal, capitalul social al acesteia și, prin urmare, nu afectează patrimoniul propriu al diferiților acționari. Doar în unele cazuri excepționale și în condiții foarte stricte, anumite legislații naționale prevăd posibilitatea unor terți de a se orienta spre acționari ([44]).

([41]) Hotărârea din 21 martie 1991, Italia/Comisie, C-305/89, punctele 19 și 20.

([42]) Hotărârea din 6 martie 2003, WestLB Girozentrale/Comisie, T-228/99 și T-233/99, Rec. 2003, p. II-435, punctul 2251.

([43]) A se vedea decizia Comisiei din 7 decembrie 2005, cauza C 53/2003, Belgia, Restructurarea societății ABX Logistics, punctul 196 și următoarele.

([44]) A se vedea decizia de a extinde procedura C 53/03, Belgia, ABX Logistics, punctul 61.

(250) În concluzie, în ipoteza unui faliment al IFB, SNCB și-ar fi pierdut capitalul social, însă nu ar fi trebuit să ramburseze creanțele celorlalți creditori ai IFB. La o primă vedere, costul falimentului IFB suportat de SNCB, în calitate de acționar, ar fi fost, deci, nul și nu de 29,5-39,4 milioane EUR, după cum susțin autoritățile belgiene.

(251) În practica sa decizională, Comisia recunoaște, totuși, că o întreprindere aflată în situația SNCB ar fi putut să fie obligată să suporte o serie de costuri de pe alte poziții decât în calitate de acționar ([45]). În cazul de față, aceste costuri sunt, în special, următoarele:

— în calitate de creditor, SNCB își va pierde creanțele asupra IFB, cel puțin la nivelul cotei sale din pasivul IFB neacoperit de activ; Comisia poate să accepte că, ținând seama de rolul SNCB în lichidarea IFB, acest risc ar putea fi evaluat până la nivelul valorii totale a creanțelor pe care SNCB le deține asupra IFB, adică 95 de milioane EUR;

— în calitate de companie mamă, Comisia ar putea accepta că, pentru a-și salva reputația, ar fi fost indicat ca SNCB să preia o parte din datoriile neplătite față de furnizorii IFB care sunt și furnizori ai SNCB.

(252) În concluzie, este necesar să estimăm valoarea maximă pe care SNCB ar fi putut fi obligată să o suporte în această calitate. În această privință, Belgia estimează că totalitatea costurilor suplimentare suportate de SNCB în această calitate nu ar trebui să depășească suma de 13 milioane EUR. În fapt, costurile suplimentare reale ar fi putut fi mai mici, deoarece creditorii IFB și-ar fi recuperat mai întâi o parte din creanțe în urma lichidării IFB și ar fi fost despăgubiți de SNCB doar la nivelul sumelor restante. Această valoare de 13 milioane EUR trebuie, deci, să fie considerată o limită maximală.

Valoarea costului suplimentar social suportat de SNCB

(253) Comisia consideră că, în principiu, un investitor privat în economia de piață, care trebuie să se decidă între finanțarea restructurării filialei sale și declararea falimentului acesteia, poate fi obligat să ia în calcul costul pe care îl implică o reducere de personal, dacă această reducere de personal ar fi o consecință directă și inevitabilă a declarării falimentului respectivei filiale.

(254) Belgia ajunge la concluzia că declararea falimentului IFB ar fi lăsat SNCB cu un personal excedentar de 530 de angajați, din care 50 erau detașați la IFB, iar 480 erau angajați în cadrul SNCB în activități a căror continuare depindea de activitățile IFB. Reducerea de personal a SNCB cu 530 de angajați ar fi generat costuri de 122,4 milioane EUR, adică 230 000 EUR pe angajat. Detaliile acestui calcul sunt explicate în partea a 3-a din prezenta decizie.

(255) Comisia consideră că nu este realist să se considere că SNCB ar fi putut să recupereze doar 21 % din traficul generat anterior de IFB. În primul rând, după cum Belgia recunoaște în răspunsul său la decizia de inițiere, piețele pe care activează IFB sunt în plină dezvoltare (creștere de 11 % în cazul transbordării de mărfuri și de 12 % în cazul transportului combinat). În concluzie, este posibil ca unii concurenți ai IFB să fi cumpărat activele IFB, în scopul continuării activităților pe care le desfășoară.

(256) În această ipoteză, cumpărătorul IFB ar fi avut nevoie de servicii de transport feroviar de marfă. Având în vedere poziția solidă a SNCB pe piața de transport internațional de mărfuri cu plecare din Belgia și monopolul său (până la 1 ianuarie 2007) pe piața de transport național de mărfuri din Belgia, Comisia consideră că societatea care ar fi cumpărat activele IFB ar fi ales, măcar pentru o parte importantă a necesităților sale, SNCB ca transportator feroviar. În consecință, chiar și în ipoteza falimentului IFB, SNCB ar fi putut să recupereze o mare parte din traficul feroviar generat de IFB.

(257) În plus, Comisia observă că piețele de transport feroviar sunt în creștere. Prin urmare, pare logic să acceptăm faptul că SNCB ar fi putut să se dezvolte cu aceeași viteză ca și piața, ceea ce i-ar fi permis să îi reintegreze treptat pe cei 50 de angajați detașați la IFB.

(258) În concluzie, Comisia consideră că Belgia nu a reușit să demonstreze în mod convingător că SNCB ar fi avut un personal excedentar de 480 de angajați în ipoteza falimentului IFB și că nu ar fi putut să îi reintegreze pe cei 50 de angajați detașați la IFB.

(259) În baza informațiilor transmise de statul belgian, Comisia consideră că, în cazul celui de al doilea scenariu, SNCB renunță, de asemenea (ca și în cazul primului scenariu), la recuperarea creanțelor sale la nivelul a maxim 95,3 milioane EUR și suportă un cost suplimentar de maximum 13 milioane EUR.

4.1.2.3. Concluzie

(260) Dat fiind că SNCB renunță în ambele scenarii la creanțele sale asupra IFB, în valoare de 95,3 milioane EUR, Belgia

([45]) A se vedea decizia Comisiei din 7 decembrie 2005, cauza C 53/03, Belgia, Restructurarea societății ABX Logistics, punctul 204 și următoarele.

nu a demonstrat că, prin alegerea primului scenariu (finanțarea restructurării), care pune SNCB în situația de a deține o întreprindere a cărei valoare este negativă și estimată la – 18 milioane EUR, SNCB a făcut o alegere pertinentă din punct de vedere economic în comparație cu cel de al doilea scenariu (lichidarea), în cazul căruia costurile suplimentare dovedite în cadrul prezentei proceduri sunt evaluate la maximum 13 milioane EUR.

(261) Comisia concluzionează că Belgia nu a demonstrat că SNCB a acționat ca un investitor privat în economia de piață atunci când a luat decizia, imputabilă statului belgian, de a finanța restructurarea și continuarea activităților IFB în Belgia, precum și dezinvestirea din activitățile IFB în Franța.

4.1.3. *Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre*

(262) Comisia trebuie să analizeze situația pieței respective și cotele de piață ale beneficiarului pe această piață, precum și impactul pe care susținerea financiară îl va avea asupra situației concurenței ([46]).

(263) În cazul de față, susținerea financiară i-a fost acordată unei întreprinderi active pe unele piețe deschise concurenței, care se află în concurență cu alți actori din statele membre, după cum am arătat în partea a 2-a din prezenta decizie. Prin urmare, susținerea financiară denaturează sau este susceptibilă de a denatura concurența și afectează sau poate afecta schimburile comerciale dintre statele membre.

(264) Guvernul belgian, în scrisoarea sa de răspuns la inițierea procedurii, contestă faptul că aceste două criterii de la articolul 87 alineatul (1) sunt îndeplinite, deoarece Comisia nu ar fi prezentat nicio dovadă care să scoată în evidență respectivele situații de denaturare a concurenței.

(265) Comisia atrage atenția autorităților belgiene asupra faptului că articolul 87 alineatul (1) face referire la o amenințare de denaturare a concurenței. În consecință, Comisia nu trebuie să facă dovada unei denaturări a concurenței, ci trebuie să explice în mod convingător riscul unor astfel de denaturări, ceea ce a și făcut, de altfel, în scrisoarea de inițiere (punctele 212 și 213), precum și în prezenta decizie.

4.1.4. *Concluzie: existența unui ajutor de stat*

(266) În concluzie, Comisia consideră că finanțarea de către SNCB a restructurării IFB (în Belgia) și a încetării activităților sale din Franța, sub forma conversiei în capital a datoriilor în valoare totală de 95,3 milioane EUR, constituie un ajutor de stat.

([46]) Hotărârea Curții din 13 martie 1985, Regatul Țărilor de Jos și Leeuwarder Papierwarenfabriek/Comisie, cauzele conexe 296/82 și 318/82, Rec. 1985, p. 809, punctul 24.

4.2. **Compatibilitatea ajutorului**

(267) Articolul 87 alineatul (3) litera (c) din tratat prevede că „*pot fi considerate compatibile cu piața comună ajutoarele destinate facilitării dezvoltării anumitor activități sau anumitor regiuni economice, în cazul în care aceste ajutoare nu denaturează condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun*”.

(268) Ajutorul acordat de statul belgian prin intermediul SNCB ar putea fi compatibil cu piața comună în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c), astfel cum acesta este interpretat de Comisie în orientările sale din 1999 și din 2004.

4.2.1. *Compatibilitatea ca ajutoare pentru salvare*

(269) Doar măsurile care constau într-un ajutor de trezorerie ar putea fi compatibile ca ajutoare pentru salvare. În cazul de față, ajutoarele de trezorerie constau în acordarea termenului de plată, a facilității de credit și a avansului recuperabil.

(270) În prealabil, se pune problema de a stabili care versiune a orientărilor este aplicabilă. Ultima versiune a acestor orientări a intrat în vigoare la 10 octombrie 2004. Aceasta indică la punctul 7, cu titlul „data de aplicare și durata”:

„(102) Comisia va pune în aplicare prezentele orientări începând cu 10 octombrie 2004 și până la 9 octombrie 2009.

(103) Notificările înregistrate de Comisie înainte de 10 octombrie 2004 vor fi investigate în temeiul criteriilor în vigoare la momentul notificării.

(104) Comisia va investiga compatibilitatea cu piața comună a oricărui ajutor de salvare sau de restructurare acordat fără autorizația sa, deci în violarea articolului 88 alineatul (3) din tratat, în temeiul prezentelor orientări dacă ajutorul sau o parte a acestuia a fost acordat după publicarea lor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În toate celelalte cazuri, Comisia va face investigarea în temeiul orientărilor în vigoare la momentul acordării ajutorului.”

(271) Ajutoarele de trezorerie au fost acordate la 7 aprilie 2003 prin încheierea unui contract-cadru între IFB și SNCB. Acordarea lor a avut loc fără notificarea prealabilă a Comisiei, deci în violarea articolului 88 alineatul (3) din tratat. Evaluarea compatibilității lor ca ajutoare pentru salvare se va realiza, în consecință, în temeiul orientărilor din 1999.

(272) Punctul 23 din orientările din 1999 definește următoarele cinci condiții care trebuie îndeplinite pentru ca un ajutor pentru salvare să poată fi compatibil cu piața comună:

„Ajutoarele pentru salvare trebuie:

(a) să constea în ajutoare de trezorerie care iau forma unor garanții de credit sau unor credite. În cele două cazuri, creditul trebuie să se supună unei rate a dobânzii cel puțin comparabilă cu ratele dobânzii percepute la împrumuturi acordate unor întreprinderi viabile și, în special, cu ratele de referință adoptate de Comisie;

(b) să fie legate de credite a căror durată de rambursare, care urmează ultimei plăți efectuate către întreprindere din sumele împrumutate, să nu depășească douăsprezece luni; rambursarea creditului legat de ajutorul pentru salvare poate fi, eventual, acoperită prin ajutorul pentru restructurare care ar fi autorizat ulterior de către Comisie;

(c) să se justifice prin rațiuni sociale acute și să nu aibă efecte grave de spillover negativ în alte state membre;

(d) să fie însoțite, în momentul notificării lor, de un angajament al statului membru de a-i transmite Comisiei, în termen de șase luni de la data autorizării ajutorului pentru salvare, fie un plan de restructurare, fie un plan de lichidare, fie dovada că împrumutul a fost rambursat integral și/sau că garanția a luat sfârșit;

(e) să se limiteze, în ceea ce privește valoarea, la ceea ce este necesar pentru exploatarea întreprinderii (de exemplu, acoperirea cheltuielilor salariale sau a aprovizionărilor curente) în perioada pentru care este autorizat ajutorul."

(273) Durata rambursării prevăzută în contractul-cadru este de douăsprezece luni. Cu toate acestea, guvernul belgian a informat Comisia că durata a fost prelungită în mod tacit între părți până în momentul majorării de capital.

(274) Având în vedere această informație, Comisia a considerat în decizia sa de inițiere (punctele 232 și 233) că prevederea de la punctul 23 litera (b) nu este îndeplinită și că ajutoarele de trezorerie nu pot fi autorizate ca ajutoare pentru salvare.

(275) Belgia contestă această evaluare juridică, prezentând trei argumente. Ea consideră, în primul rând, că SNCB a menținut măsurile de salvare în singurul scop de a-i permite Comisiei să încheie investigarea cauzei NN 9/2004. Belgia se prevalează de punctul 24 din orientări, care prevede că autorizarea măsurilor de salvare rămâne valabilă până în momentul în care Comisia va lua o hotărâre cu privire la planul de restructurare. În consecință, autoritățile belgiene îi solicită Comisiei să nu invoce durata propriei sale proceduri de aprobare a măsurilor de salvare pentru a contesta durata menținerii acestor măsuri și să aprobe, în temeiul punctului 24 din orientările din 1999, măsurile de salvare până în momentul în care va lua o hotărâre cu privire la planul de restructurare.

(276) Comisia consideră că acest argument nu este pertinent. Într-adevăr, punctul 24 din orientările din 1999 menționează: „Autorizarea inițială a ajutorului pentru salvare acoperă o perioadă de maxim șase luni sau, dacă statul membru a înaintat un plan de restructurare în acest termen, o perioadă care se întinde până în momentul în care Comisia ia o hotărâre cu privire la acest plan. În temeiul autorizării inițiale și în unele cazuri excepționale justificate în mod corespunzător, Comisia va putea să autorizeze o prelungire a termenului inițial de șase luni, la cererea statului membru."

(277) Comisia notează că Belgia a pus în aplicare ajutoarele pentru restructurare la 7 aprilie 2003. Termenul de șase luni necesar pentru înaintarea unui plan de restructurare expira, deci, la 6 octombrie 2003. Dat fiind că autoritățile belgiene i-au transmis Comisiei planul de restructurare cu ocazia unei ședințe, la 12 decembrie 2003, acestea nu au respectat termenul prevăzut la punctul 24 din orientări.

(278) Cel de al doilea argument al autorităților belgiene, potrivit căruia acestea ar fi pus la dispoziția Comisiei orice informație necesară pentru a lua o hotărâre cu privire la ajutoarele pentru salvare prin comunicarea din 12 august 2003, nu este, de asemenea, pertinent. Astfel, faptul că autoritățile comunitare au solicitat ulterior informații suplimentare în mai multe rânduri demonstrează că informațiile oferite de Belgia nu erau complete.

(279) În ceea ce privește argumentul autorităților belgiene potrivit căruia Comisia nu și-ar fi manifestat niciodată vreo rezervă cu privire la menținerea provizorie a măsurilor de salvare, este de ajuns să amintim că aceasta din urmă a inclus în scrisorile sale din 13 octombrie 2003 și din 26 ianuarie 2005 următoarea avertizare: Comisia atrage „atenția autorităților belgiene asupra clauzei de suspendare a punerii în aplicare a articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE, prevăzută la

articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 659/99 al Consiliului, care interzice punerea în aplicare a oricărui ajutor nou înainte ca autoritățile comunitare să fi luat sau să se considere că au luat o decizie de autorizare a respectivului ajutor. În plus, îmi permit să le reamintesc autorităților belgiene că recuperarea oricărui ajutor pus în aplicare în încălcarea acestei clauze i-ar putea fi solicitată beneficiarului în conformitate cu articolul 14 din regulamentul menționat anterior".

(280) Comisia concluzionează că ajutoarele de trezorerie acordate IFB de către SNCB au depășit termenul de 12 luni prevăzut la punctul 23 litera (b) din orientările din 1999 și că autoritățile belgiene nu i-au prezentat Comisiei planul de restructurare în termen de șase luni, astfel cum se prevede la punctul 24 din orientările din 1999. Ajutoarele acordate de SNCB nu pot fi, prin urmare, autorizate ca ajutoare pentru salvare. Ele ar putea fi, totuși, compatibile cu piața comună ca ajutoare pentru restructurare.

4.2.2. *Compatibilitatea ajutoarelor pentru restructurare*

(281) Se pune din nou problema de a stabili care versiune a orientărilor este aplicabilă. În decizia sa de inițiere (punctul 240), Comisia a considerat că, dacă SNCB hotărăște să nu îi acorde IFB un nou avantaj și dacă se aduce dovada că SNCB se angajase să își transforme creanțele în capital înainte de publicarea orientărilor din 2004, Comisia ar trebui să analizeze în decizia sa finală ajutoarele acordate IFB de către SNCB în temeiul orientărilor din 1999.

(282) Autoritățile belgiene, în răspunsul lor la scrisoarea de inițiere, informaseră Comisia că SNCB renunță la aportul în natură la IFB al participației sale la societatea TRW și își retrag notificarea din 28 ianuarie 2005. Prin urmare, Comisia constată că SNCB a hotărât să nu îi acorde IFB un nou avantaj, ci să se limiteze la conversia creanțelor sale în capital.

(283) Este necesar să stabilim dacă SNCB s-a angajat să își transforme creanțele în capital înainte de publicarea orientărilor din 2004. Autoritățile belgiene, în răspunsul lor la scrisoarea de inițiere, au demonstrat că, în legislația belgiană, angajamentul SNCB de a-și transforma creanțele în capital era ferm începând cu 7 aprilie 2003, momentul încheierii contractului-cadru, iar faptul că acest angajament a fost supus unei condiții suspensive, și anume notificarea către Comisie și aprobarea de către aceasta, nu avea drept consecință eliminarea caracterului ferm și definitiv al acestui angajament. Într-adevăr, după cum au demonstrat autoritățile belgiene, dacă respectiva condiție suspensivă este îndeplinită, atunci acest lucru are un efect retroactiv. În concluzie, angajamentul SNCB de a-și converti creanțele în capital este ferm începând cu 7 aprilie 2003.

(284) Cele două condiții fiind îndeplinite, Comisia concluzionează că este indicat să se aplice orientările din 1999 în prezenta cauză. Această concluzie este, de altfel, conformă cu analiza prezentată în decizia de inițiere (punctul 240), în care Comisia a conchis:

„[…] dacă SNCB hotărăște să nu îi acorde IFB un nou avantaj și dacă se aduce dovada că SNCB se angajase să își transforme creanțele în capital înainte de publicarea orientărilor din 2004, Comisia ar trebui să analizeze, în decizia sa finală, ajutoarele acordate IFB de către SNCB în temeiul orientărilor din 1999" ([47]).

(285) Pentru a putea beneficia de ajutoarele pentru restructurare, o întreprindere trebuie, în primul rând, să fie eligibilă pentru punerea în aplicare a orientărilor. Pentru a fi eligibilă, întreprinderea trebuie să fie o întreprindere în dificultate. Orientările din 1999 menționează în acest sens (punctele 4 și 5):

„(4) […] Comisia consideră […] că o întreprindere se află în dificultate, în sensul prezentelor orientări, atunci când este incapabilă, cu propriile resurse financiare sau cu resursele pe care sunt pregătiți să i le ofere proprietarii/acționarii și creditorii săi, să stopeze unele pierderi care o conduc, în lipsa unei intervenții externe a autorităților publice, către un deces economic aproape sigur, pe termen mediu sau scurt.

(5) În particular, o întreprindere este considerată în orice caz, indiferent de mărimea sa, ca fiind în dificultate în temeiul prezentelor orientări:

a) dacă este vorba de o societate ai cărei asociați au o responsabilitate limitată, în situația în care mai mult de jumătate din capitalul său subscris a dispărut, iar mai mult de un sfert din acest capital a fost pierdut în cursul ultimelor douăsprezece luni."

([47]) Decizia de inițiere a procedurii formale de examinare – Ajutorul de stat C 46/05, punctul 240.

(286) După cum a fost deja demonstrat în decizia de inițiere (punctul 225), bilanțul anual pe 2002 al IFB scoate în evidență un capital subscris de 48 de milioane EUR și o serie de pierderi curente înainte de impozitare de 50 de milioane EUR. Prin urmare, capitalul social dispăruse atunci când SNCB a hotărât, în aprilie 2003, să acorde ajutoarele. Dat fiind că mai mult de jumătate din capitalul subscris dispăruse în acel moment, din care mai mult de un sfert în cursul ultimelor douăsprezece luni, IFB reprezintă o întreprindere în dificultate în sensul punctelor 4 și 5 din orientări.

(287) În plus, întreprinderea nu trebuie să fie o întreprindere recent înființată. Orientările din 1999 specifică în acest sens (punctul 7):

„(7) În temeiul prezentelor orientări, o întreprindere recent înființată nu este eligibilă pentru a i se acorda ajutoare de salvare și de restructurare, chiar dacă situația sa financiară inițială este precară. Este, în special, cazul în care întreprinderea nouă a apărut în urma lichidării unei întreprinderi preexistente sau în urma preluării doar a activelor."

(288) După cum a fost detaliat în partea a 2-a din prezenta decizie, IFB a fost înființată la 1 aprilie 1998, prin fuziunea societății FerryBoats SA cu societatea InterFerry SA și prin aportul departamentului „căi ferate" al societății Edmond Depaire SA la entitatea rezultată în urma fuziunii. În scrisoarea de inițiere (punctele 218-223), Comisia și-a exprimat unele îndoieli cu privire la problema dacă noua întreprindere IFB prelua personalitatea juridică a uneia dintre aceste trei societăți sau dacă ea fusese recent creată în 1998.

(289) În răspunsul lor la scrisoarea de inițiere, autoritățile belgiene au stabilit că IFB continuă personalitatea juridică a FerryBoats SA, societate înregistrată în anul 1923. Comisia trage concluzia că IFB nu este o întreprindere recent creată în sensul punctului 7 din orientările din 1999.

(290) Punctul 3.2.2 din orientările din 1999 enunță condițiile de autorizare a unui ajutor pentru restructurare. Aceste condiții sunt următoarele:

— planul de restructurare trebuie să permită restabilirea, într-o perioadă de timp rezonabilă, a viabilității pe termen lung a întreprinderii;

— trebuie să se ia unele măsuri pentru a atenua, pe cât posibil, consecințele defavorabile ale ajutorului pentru concurenți;

— ajutorul trebuie să se limiteze la strictul minim necesar pentru a face posibilă restructurarea;

— Comisiei trebuie să i se înlesnească asigurarea bunei desfășurări a planului de restructurare, prin rapoarte regulate și detaliate;

— ajutoarele pentru restructurare nu trebuie să fie acordate decât o singură dată.

4.2.2.1. Un plan de restructurare care să restabilească viabilitatea economică a întreprinderii

(291) În ceea ce privește planul de restructurare prin care se restabilește viabilitatea economică a întreprinderii, orientările din 1999 menționează:

„(31) Acordarea ajutorului este condiționată de punerea în aplicare a planului de restructurare care va fi fost, în cazul tuturor ajutoarelor individuale, validat în prealabil de Comisie.

(32) Planul de restructurare, a cărui durată trebuie, de asemenea, să fie cât se poate de limitată, trebuie să facă posibilă restabilirea, într-o perioadă de timp rezonabilă, a viabilității pe termen lung a întreprinderii, pe baza unor ipoteze realiste privind condițiile exploatării ulterioare. Ajutorul pentru restructurare trebuie, deci, să fie legat de un plan de restructurare viabil, asupra căruia statul membru își ia un angajament. Acest plan trebuie să îi fie prezentat Comisiei împreună cu toate detaliile necesare, în special împreună cu un studiu de piață. Ameliorarea viabilității trebuie să rezulte, în principal, din măsurile interne prevăzute în planul de restructurare. Aceasta nu va putea să se bazeze pe unii factori externi, pe care întreprinderea nu îi poate controla, precum variația prețurilor sau a cererii, decât dacă ipotezele propuse cu privire la evoluția pieței sunt acceptate la scară generală. Un proces de restructurare trebuie să implice abandonarea acelor activități care, chiar și după restructurare, ar rămâne deficitare din punct de vedere structural.

(33) Planul de restructurare descrie împrejurările care au dus la apariția dificultăților întreprinderii, ceea ce ne permite să evaluăm dacă măsurile propuse sunt adaptate. Acesta ține seama, în special, de evoluția previzibilă a cererii și a ofertei pe piața de produse analizate, cu scenarii care transpun ipoteze optimiste, pesimiste și neutre, precum și de atuurile și de slăbiciunile specifice ale întreprinderii. Planul de restructurare îi permite întreprinderii să facă tranziția spre o nouă structură, care îi oferă perspective de viabilitate pe termen lung și posibilitatea să funcționeze cu propriile sale resurse.

(34) Planul de restructurare trebuie să propună o transformare a întreprinderii, astfel încât aceasta din urmă să își poată acoperi, o dată restructurarea finalizată, toate costurile, inclusiv costurile de amortizare și cheltuielile financiare. Rentabilitatea scontată a capitalurilor proprii ale întreprinderii restructurate va trebui să fie îndeajuns de mare pentru a-i permite acesteia să facă față concurenței contând doar pe forțele sale."

(292) Comisia a concluzionat în decizia sa de inițiere (punctele 242-247) că Belgia a prezentat un plan de restructurare care îndeplinește criteriile enunțate în orientări și, prin urmare, nu și-a mai exprimat vreo îndoială cu privire la acest criteriu. În urma deschiderii procedurii, Comisia nu a primit comentarii de la părțile interesate care să conteste această concluzie.

(293) Comisia observă că societatea IFB a reușit să își demonstreze viabilitatea economică și în planul său de restructurare, prezentat în 2003, și în rezultatele obținute ulterior. În consecință, Comisia trage concluzia, ca și în decizia de inițiere (punctul 271), că respectivul criteriu, numit „un plan de restructurare care să restabilească viabilitatea economică a întreprinderii" este îndeplinit.

(294) Cu toate acestea, după cum reiese de la punctul 290 din prezenta decizie, planul de restructurare care restabilește viabilitatea economică a întreprinderii nu reprezintă o condiție suficientă; trebuie să stabilim, de asemenea, că ajutorul nu determină denaturarea ilegală a concurenței.

4.2.2.2. Prevenirea denaturării ilegale a concurenței

(295) În ceea ce privește prevenirea denaturării ilegale a concurenței, orientările din 1999 menționează (punctele 35-39):

„(35) Trebuie să se ia unele măsuri pentru a atenua, pe cât posibil, consecințele negative ale ajutorului pentru concurenți. În caz contrar, ajutorul ar trebui să fie considerat «opus interesului comun» și, deci, incompatibil cu piața comună.

(36) Această condiție se traduce, cel mai frecvent, printr-o limitare a prezenței, pe care întreprinderea și-o poate asuma, pe piața (piețele) pe care ea este activă la încheierea perioadei de restructurare. Dacă piața în cauză este neimportantă la nivel comunitar și la nivelul SEE sau în cazul în care cotele din această piață deținute de respectiva întreprindere sunt insignifiante, trebuie să se aprecieze că nu există o denaturare ilegală a concurenței. Prin urmare, trebuie să se considere că această condiție nu se aplică, în principiu, întreprinderilor mici și mijlocii, mai puțin în cazul în care unele prevederi sectoriale din regulile de concurență în materie de ajutoare de stat stipulează contrariul.

(37) Limitarea sau reducerea forțată a prezenței pe piața (piețele) pe care este activă întreprinderea reprezintă o compensație pentru concurenți. Această compensație trebuie să fie proporțională cu efectele de denaturare cauzate de respectivul ajutor și, în special, cu ponderea aproximativă a întreprinderii pe piața (piețele) în cauză. Comisia determină amploarea acesteia în baza studiului de piață anexat la planul de restructurare și, dacă procedura a fost deschisă, în temeiul informațiilor oferite de părțile implicate. Reducerea prezenței întreprinderii este pusă în aplicare prin planul de restructurare și prin condițiile care pot fi adăugate la acesta.

(38) În plus, poate fi avută în vedere o atenuare a necesității unor compensații, în cazul în care această reducere sau limitare riscă să ducă la o deteriorare evidentă a structurii pieței, de exemplu având ca efect indirect crearea unui monopol sau a unei situații de oligopol redus.

(39) Compensațiile vor putea să ia forme diferite, în funcție de prezența sau de absența întreprinderii pe o piață cu probleme de supracapacitate. […]"

(296) Înainte de decizia de inițiere, autoritățile belgiene explicaseră că, în scopul atenuării, pe cât posibil, a consecințelor negative ale ajutorului pentru concurenți, IFB luase două măsuri:

— renunțarea la activitățile de transbordare din Franța

— închiderea terminalului de la Bressoux, din Belgia, și vânzarea participațiilor la terminalele din Bruxelles și din Zeebrugge (Belgia).

(297) Comisia, în decizia sa de inițiere (punctele 252-265), și-a exprimat unele îndoieli referitoare la problema dacă aceste măsuri erau suficiente pentru a atenua, pe cât posibil, consecințele negative ale ajutorului pentru concurenți. Aceste îndoieli erau legate de cele două sectoare în care IFB își continua activitatea, și anume piața belgiană de transbordări de mărfuri și piața belgiană de logistică.

(a) ***Piața belgiană de transbordări de mărfuri***

(298) Cele două măsuri menționate în scrisoarea de inițiere (punctul 260) făceau referire la piața belgiană de transbordări de mărfuri. În scrisoarea de inițiere (punctele 262-264), Comisia și-a exprimat unele îndoieli legate de problema dacă aceste măsuri erau suficiente, în special având în vedere faptul că societatea TRW, din care SNCB intenționa să își direcționeze participația către IFB, deținea participații importante la terminalele din Bruxelles și din Zeebrugge și că IFB avea participații minoritare la un număr considerabil de terminale din Belgia.

(299) Guvernul belgian, în răspunsul său la scrisoarea de inițiere, prezintă mai multe argumente în infirmarea îndoielilor Comisiei. Acesta subliniază, în primul rând, că IFB a înregistrat o creștere economică mai mică decât piața (4,1 % – creșterea IFB, 10,7 % – creșterea înregistrată de terminalele din portul Anvers, 12 % - creșterea terminalelor din regiunea ARA). Comisia consideră că această informație suplimentară ne permite să concluzionăm că ponderea IFB pe piață a scăzut ca urmare a punerii în aplicare a planului de restructurare.

(300) În plus, Belgia a arătat că IFB își diminuase volumul pe piața de transbordare de mărfuri, ajungând de la 1,5 milioane EVP în 2002 la 1,1 milioane EVP la sfârșitul lui 2005. Comisia consideră că această scădere a capacității constituie o măsură atenuantă importantă.

(301) În sfârșit, Belgia a informat Comisia că aportul TRW la IFB nu va mai avea loc. Comisia consideră că această ultimă schimbare este esențială, deoarece ea are drept consecință faptul că închiderea terminalului de la Bressout și vânzarea participațiilor la terminalele din Bruxelles și din Zeebrugge duc la o reducere importantă a prezenței IFB pe piața belgiană de transbordare de mărfuri.

(302) Având în vedere aceste argumente și dat fiind faptul că a scăzut cota de piață a IFB, Comisia consideră că Belgia a făcut dovada că au fost luate suficiente măsuri în sectorul transbordării de mărfuri pentru a atenua, pe cât posibil, consecințele negative ale ajutorului asupra concurenților de pe piață.

(b) ***Piața belgiană de logistică***

(303) În scrisoarea sa de inițiere (punctele 257-259), Comisia a notat că măsurile propuse nu vizează piața de logistică. Comisia a considerat, prin urmare, că lipsa unor măsuri propuse în legătură cu piața de logistică, precum și faptul că piața se află în plină transformare și faptul că IFB a reușit să își mărească volumul în mod considerabil, dau naștere la o serie de îndoieli legate de problema dacă Belgia a limitat, pe cât posibil, consecințele negative asupra concurenței în ceea ce privește activitățile de logistică ale IFB.

(304) Guvernul belgian, în răspunsul său la scrisoarea de inițiere, a prezentat cinci argumente care urmăresc să demonstreze că IFB luase, contrar a ceea ce susținea Comisia în decizia sa de inițiere, suficiente măsuri pentru a limita denaturarea concurenței (pentru detalii, a se vedea descrierea din partea a 3-a din prezenta decizie, punctele 177-187). Aceste argumente pot fi rezumate după cum urmează:

— scăderea cu 49 % a numărului de vagoane exploatate de IFB;

— o cotă de piață a IFB mai mică de 5 %;

— o creștere mai lentă decât cea a pieței (9,9 % în cazul IFB, comparativ cu 12 % în medie în cazul pieței);

— o creștere datorată, în special, transportului vrac, subsegment al pieței pe care IFB era foarte slab prezentă înainte de 2002;

— liberalizarea pieței de transport feroviar de mărfuri începând cu anul 2007 va crește și mai mult nivelul presiunii concurențiale.

(305) Comisia constată că cele cinci argumente prezentate de guvernul belgian sunt convingătoare. În ceea ce privește primul argument, Comisia consideră că guvernul belgian a demonstrat că IFB și-a redus capacitatea logistică prin reducerea numărului de vagoane exploatate cu 49 %, ceea ce face posibilă limitarea denaturării concurenței, fenomen provocat de măsurile în cauză. În legătură cu cel de al doilea argument, Comisia este de acord cu guvernul belgian că, pe piața de logistică, cotele IFB scad, în sensul orientărilor din 1999. În ceea ce privește cel de al treilea argument, Comisia consideră că explicațiile prezentate de statul belgian pentru a nuanța majorarea cifrei de afaceri a IFB demonstrează că IFB Logistics s-a dezvoltat mai lent decât concurenții săi, iar creșterea cea mai importantă era legată de un subsector în care IFB este prezent doar în mod marginal. În ceea ce privește cel de al patrulea argument, potrivit Comisiei, chiar dacă decizia IFB de a-și deschide terminalele către concurenți ar trebui, probabil, să se datoreze unor rațiuni economice, ea are, totuși, drept consecință consolidarea deschiderii piețelor pe care IFB este activă și poate, de asemenea, să limiteze efectele negative ale ajutorului. În ceea ce privește cel de al cincilea argument, Comisia recunoaște că situația IFB prezintă similitudini cu situația SNCF fret, în măsura în care IFB, ca și SNCF fret, este activă în subsectoarele „transport feroviar” și „transport combinat”, care sunt complet liberalizate începând cu 1 ianuarie 2007 ([48]).

(306) Comisia conchide că Belgia a adus dovada că au fost luate măsuri suficiente în sectorul logisticii pentru a atenua, pe cât posibil, consecințele negative ale ajutorului față de concurenți.

([48]) Această deschidere completă a piețelor, care este prevăzută în Directiva 91/440/CE, a fost pusă în aplicare printr-un decret regal din 13 decembrie 2005.

(c) ***Concluzie***

(307) Comisia concluzionează că autoritățile belgiene au prezentat dovada că au luat suficiente măsuri pentru a atenua, pe cât posibil, consecințele negative ale ajutorului față de concurenți pe cele două piețe în cauză.

4.2.2.3. Ajutor limitat la minim

(308) În ceea ce privește limitarea ajutorului la minim, orientările din 1999 menționează (punctele 40 și 41):

„(40) Valoarea și intensitatea ajutorului trebuie să fie limitate la strictul minim necesar pentru a permite restructurarea, în funcție de disponibilitățile financiare ale întreprinderii, ale acționarilor acesteia sau ale grupului comercial din care face parte întreprinderea. Beneficiarii ajutorului trebuie să contribuie în mod semnificativ la planul de restructurare din propriile lor resurse, inclusiv prin vânzarea unor active, în cazul în care acestea nu sunt indispensabile supraviețuirii întreprinderii, sau printr-o finanțare externă obținută în conformitate cu condițiile pieței. Pentru a limita denaturările concurenței, este necesar să se evite ca ajutorul să fie acordat sub o formă sau într-o valoare care să pună întreprinderea în situația de a dispune de lichidități excedentare, pe care le-ar putea aloca unor activități agresive susceptibile de a provoca unele denaturări ale concurenței pe respectiva piață și care nu ar fi legate de procesul de restructurare. În acest scop, Comisia analizează nivelul pasivului întreprinderii după restructurarea sa, inclusiv orice report sau reducere a creanțelor, în special în cadrul continuării sale ca urmare a unei proceduri colective de drept național bazate pe insolvabilitatea sa. Ajutorul nu trebuie să fie utilizat nici în scopul finanțării unor noi investiții care nu sunt indispensabile restabilirii viabilității.

(41) În toate cazurile, Comisiei trebuie să i se demonstreze că ajutorul nu va fi utilizat decât în scopul restabilirii viabilității întreprinderii și că acesta nu îi va permite beneficiarului, în timpul punerii în aplicare a planului de restructurare, să își dezvolte capacitatea de producție, mai puțin în cazul în care acest lucru este necesar pentru restabilirea viabilității întreprinderii, fără să se denatureze, totuși, concurența."

(309) În concluzie, este necesar să se verifice mai întâi dacă ajutorul se limitează la minim și, apoi, dacă IFB a avut o contribuție proprie corespunzătoare.

(a) **Limitarea ajutorului la minim**

(310) Pentru a demonstra că ajutorul se limitează la strictul minim, guvernul belgian arată că majorarea de capital se limitează să restructureze capitalul social al IFB, care devenise negativ ca urmare a pierderilor înregistrate în 2001 și în 2002, la un nivel care să îi permită să își recapete viabilitatea economică. După cum s-a explicat în partea a 2-a din prezenta decizie, rata solvabilității, adică raportul fonduri proprii/pasiv, a IFB va fi de 35,6 % după majorarea de capital.

(311) În decizia sa de inițiere (punctul 268), Comisia a constatat că majorarea de capital era mai mică cu 20 de milioane EUR decât ceea ce preconizase consultantul McKinsey în planul de restructurare; în plus, Comisia a notat (punctul 268) că rata solvabilității pe care și-o propusese IFB era mai mică decât cea a societăților de terminale și, de asemenea, deși într-o mai mică măsură, decât cea a societăților care desfășoară activități mixte.

(312) Cu toate acestea, Comisia a constatat că această rată a solvabilității era mai mare decât media ratelor înregistrate în cazul societăților de transport. Prin urmare, ea a concluzionat că nu dispune de informații suficiente pentru a considera în mod irevocabil că ajutorul s-a limitat la strictul minim.

(313) Comisia consideră că, pentru a stabili că ajutorul s-a limitat la strictul minim, este necesar să se verifice, în primul rând, dacă rata solvabilității IFB, care își va continua unele activități din Belgia, nu depășește media concurenților săi și, apoi, dacă IFB și-a dezinvestit participațiile din Franța la cel mai mic cost posibil.

(i) *O rată a solvabilității care să nu depășească media concurenților*

(314) Belgia, în răspunsul său la scrisoarea de inițiere, a oferit o serie de informații suplimentare. În primul rând, ea a calculat rata solvabilității a șase societăți care exploatează terminale, comparabile cu IFB, și rata solvabilității a șase societăți de logistică comparabile cu IFB. Apoi, a calculat o medie, ponderând ratele medii ale societăților care exploatează terminale și ale societăților de logistică în funcție de importanța fiecăreia dintre aceste două activități în cadrul IFB. Din acest calcul rezultă o rată medie a solvabilității de 35,6 %, ceea ce corespunde ratei solvabilității IFB după majorarea de capital prevăzută.

(315) În plus, Belgia a demonstrat că cei doi concurenți direcți ai IFB, și anume societățile Gosselin și Hupac, au rate ale solvabilității foarte asemănătoare (38,9 % și, respectiv, 34,9 %).

(316) Ținând seama de aceste informații suplimentare prezentate de statul belgian și de faptul că majorarea de capital a fost redusă, în comparație cu recomandarea inițială, de la 120 de milioane EUR din planul McKinsey din decembrie 2003, la 95,3 milioane EUR, Comisia consideră că majorarea de capital este limitată la ceea ce este strict necesar.

(ii) *Dezinvestirea participațiilor din Franța la cel mai mic cost*

(317) În ceea ce privește dezinvestirea din filialele IFB din Franța, Comisia a verificat, în plus, dacă IFB, în dezangajarea realizată, a ales în fiecare caz varianta cea mai ieftină, în scopul limitării la minim a costurilor dezangajării și, prin urmare, a ajutorului.

(a) ***Acimar***

(318) Dezinvestirea judiciară a Acimar prin reorganizare judiciară a costat 3,9 milioane EUR (a se vedea partea a 2-a din prezenta decizie). Comisia constată că Belgia a demonstrat că alternativa existentă, și anume continuarea activităților sale, ar fi necesitat finanțarea de către IFB a „*cash-drain*"-ului anual până la sfârșitul lui 2005, ceea ce ar fi reprezentat o pierdere totală de 10,8 milioane EUR, fără nicio certitudine că se vor putea recupera creanțele în valoare de 3,9 milioane EUR, care au trebuit abandonate în cadrul procedurii de reorganizare judiciară.

(319) Comisia trage concluzia, în consecință, că IFB a ales varianta cea mai ieftină în cazul Acimar.

(b) ***NFTI-ou***

(320) În ceea ce privește NFTI-ou, societate controlată în comun de IFB și de Portul Autonom din Dunkerque, care exploatează o serie de terminale în portul Dunkerque, IFB a analizat două posibilități: continuarea activităților sau dezinvestirea, prin vânzarea participației sale. Dezinvestirea ducea la costuri de 18,5 milioane EUR (a se vedea descrierea detaliată din partea a doua din prezenta decizie).

(321) În ceea ce privește alternativa, și anume continuarea activităților, Belgia a dovedit în răspunsul său că aceasta ar fi generat pierderi de 36,2 milioane EUR (a se vedea descrierea detaliată din partea a 3-a din prezenta decizie).

(322) Având în vedere costul celor două opțiuni, Comisia consideră că IFB a ales varianta cea mai puțin costisitoare.

(c) ***IFB France***

(323) Cedarea IFB France, devenită ulterior AGEP, către NFTI-ou a costat 0,9 milioane EUR (a se vedea descrierea detaliată din partea a 2-a din prezenta decizie). În acest caz, se pune problema dacă declararea falimentului IFB France nu ar fi fost mai puțin costisitoare pentru IFB.

(324) Ca și în ipoteza vânzării, IFB ar fi trebuit să renunțe la creanțele sale asupra IFB France, în valoare de 0,8 milioane EUR. Belgia susține, totuși, că declararea falimentului ar fi generat o serie de costuri suplimentare: IFB nu ar fi putut să obțină prețul de vânzare de 0,1 milioane EUR, ceea ce ar fi generat o pierdere din participația sa, iar IFB ar fi fost obligată să le plătească o sumă de 0,8 milioane EUR celor 14 angajați, care și-ar fi pierdut locul de muncă în urma falimentului, în temeiul dreptului social francez.

(325) Comisia consideră că Belgia nu a făcut dovada acestui risc de acoperire a pasivului și, prin urmare, se vede obligată să respingă acest argument ([49]). Comisia trage concluzia că cedarea IFB France a implicat cel puțin aceleași costuri ca și continuarea activităților la această filială.

(326) Comisia concluzionează că IFB a ales una dintre cele două variante cele mai convenabile.

(d) ***Dry Port Dunkerque***

(327) În cazul Dry Port Dunkerque, s-a hotărât să se lichideze societatea, cu vânzarea, în prealabil, a unei părți din active, și anume participația de 8,6 % din NFTI-ou. Aceasta a costat 7,9 milioane EUR (a se vedea descrierea detaliată din partea a 2-a din prezenta decizie).

(328) În cadrul scenariului alternativ, și anume continuarea activităților, IFB ar fi trebuit să finanțeze „*cash drain*"-ul anual generat de pierderile societății, ceea ce ar fi adus un cost suplimentar de 2,6 milioane EUR.

(329) În consecință, lichidarea era opțiunea cea mai puțin costisitoare.

(e) ***SSTD***

(330) Ținând seama de decizia strategică de a părăsi piața franceză, decizia de a vinde SSTD pentru 0,2 milioane EUR (a se vedea descrierea detaliată din partea a 2-a) corespundea opțiunii celei mai avantajoase pentru IFB.

([49]) A se vedea hotărârea Curții din 14 septembrie 1994, Spania/Comisie, numită și hotărârea „Hytasa" (C-278/92, C-279/92 și C 208/92, Rec. 1999, p. I-4103), punctul 22 și decizia Comisiei din 22 iulie 1998 în cauza SDBO.

(f) ***Concluzie***

(331) Comisia concluzionează că IFB și-a dezinvestit participațiile din Franța la cel mai mic preț posibil și că, prin urmare, finanțarea alocată de SNCB pentru a susține această dezinvestire necesară viabilității părții restante din IFB s-a limitat la suma minimă posibilă.

(b) **Contribuția proprie a beneficiarului**

(332) Punctul 40 din orientările din 1999 menționează:

„Beneficiarii ajutorului trebuie să contribuie în mod semnificativ la planul de restructurare cu propriile lor resurse, inclusiv prin vânzarea unor active, în cazul în care acestea nu sunt indispensabile supraviețuirii întreprinderii, sau printr-o finanțare externă obținută în conformitate cu condițiile pieței."

(333) În scrisoarea de inițiere (punctul 270), Comisia a notat că, potrivit planului de restructurare, IFB nu părea să aducă o contribuție proprie importantă la restructurarea sa și că, prin urmare, Comisia avea dubii cu privire la a ști dacă IFB contribuia suficient de mult la restructurarea sa.

(334) Belgia, în răspunsul său la scrisoarea de inițiere, a prezentat în detaliu ceea ce ea consideră a fi contribuțiile proprii ale IFB la restructurarea sa (a se vedea descrierea din partea a 3-a din prezenta decizie, punctele 194-201).

(335) Comisia realizează următoarea evaluare cu privire la explicațiile Belgiei:

(i) *Costurile restructurării*

(336) Comisia începe prin a determina costul total al restructurării, creșterea netă a productivității și reducerea necesității de fonduri de rulment nefiind luate în calcul.

Costurile nete ale restructurării	
Pierderea netă din exploatare	2,749
Cheltuieli excepționale	0,032
Creșterea necesității de fonduri de rulment	12,998
Investiții de înlocuire în imobilizări nefinanciare	6,611
Investiții în imobilizări financiare	1,882
Plata dobânzilor către unele societăți, altele decât SNCB	2,351
Rambursarea datoriei financiare	16,599
Rambursarea parțială a datoriei și a dobânzilor față de SNCB	81,7
Datorii din impozite	0,077
Total	125,56

(337) În această privință, Comisia consideră că este mai degrabă indicat, în conformitate cu practica sa decizională ([50]), să se analizeze costurile prezentate în tabelul de mai sus decât costurile înaintate de statul belgian (a se vedea tabelul de la punctul 184), în special din următoarele motive:

— pierderea din exploatare („cash drain"). Belgia inclusese suma de 27,916 milioane EUR ca „pierdere *brută* din exploatare" în costurile restructurării. Comisia consideră că, în temeiul practicii sale decizionale ([51]), în costurile restructurării nu trebuie să se includă decât pierderea *netă* din exploatare. Aceste costuri pot fi obținute deducând din pierderea brută din exploatare în cursul perioadei de restructurare (27,916 milioane EUR) creșterea productivității în perioada de restructurare (25,167 milioane EUR). În consecință, pierderea netă din exploatare este de 2,749 milioane EUR;

— variațiile necesității de fonduri de rulment. Belgia menționează în partea „costuri", precum și în partea „contribuție proprie", unele variații ale necesității de fonduri de rulment ([52]). În conformitate cu practica decizională a Comisiei ([53]), în calcularea costurilor restructurării nu trebuie să se ia în considerare decât creșterea netă a necesității de fonduri de rulment, care este de 12,998 milioane EUR ([54]).

— transferurile intragrup. Belgia include în costurile restructurării, la rubrica „investiții în imobilizări financiare", o serie de transferuri intragrup legate de centralizarea participațiilor din Belgia ale grupului. Aceste transferuri au fost următoarele: acțiunile RKE (o întreprindere belgiană, descrisă în detaliu în partea a 2-a, punctul 47, din scrisoarea de inițiere), deținute de Haeger & Schmidt International (o filială din Germania care îi aparține integral IFB, descrisă în detaliu și în partea a 2-a, punctul 47, din scrisoarea de inițiere) au fost transferate către IFB, care le deține în prezent în mod direct și nu indirect, prin intermediul Haeger & Schmidt International. Prețul acestei

([50]) A se vedea decizia Comisiei din 5 decembrie 2005, ABX Logistics, dosarul C 53/2003, punctul 247.

([51]) A se vedea decizia Comisiei din 5 decembrie 2005, ABX Logistics, dosarul C 53/2003, punctul 247.

([52]) Variațiile ascendente se explică prin nevoia de a finanța lucrările în curs, de a absorbi diferența dintre creanțe și datoriile comerciale și de a deține suficiente lichidități la începutul perioadei de restructurare. Variațiile descendente au avut loc la mijlocul și la sfârșitul perioadei de restructurare: astfel, în 2004 și 2005, IFB a eliberat aproximativ 2,7 milioane EUR în urma scăderii necesității sale de fonduri de rulment. Acest lucru a fost posibil datorită recuperării unei sume de 0,9 milioane EUR în fonduri de rulment de la OCHZ în momentul vânzării participației de 50 % din această societate, precum și în urma unei micșorări a termenului de plată acordat clienților începând cu anul 2004, în comparație cu anul 2003, în combinație cu o politică neschimbată de plată a furnizorilor.

([53]) A se vedea decizia Comisiei din 5 decembrie 2005, ABX Logistics, dosarul C 53/2003, punctul 247.

([54]) Acest rezultat este obținut în felul următor: 7,685 milioane EUR (creșterea în Belgia) + 8,000 milioane EUR (creșterea în Franța) – 2,687 milioane EUR (reducere); a se vedea tabelul prezentat în partea a 3-a, punctul 184.

tranzacții se ridica la 1,6 milioane EUR și a fost achitat printr-o plată în numerar de 0,6 milioane EUR și printr-o diminuare a creanțelor (cont curent) IFB asupra Haeger & Schmidt International cu 1 milion EUR.

Comisia consideră că această tranzacție, care reprezintă un transfer efectuat în cadrul grupului IFB, nu poate fi luată în considerare în calitate de cost de restructurare, deoarece este neutră din punct de vedere financiar la nivelul grupului. Într-adevăr, costului de 0,6 milioane EUR suportat de IFB îi corespunde un venit mai mare cu 0,6 milioane EUR al Haeger & Schmidt International, care apare în conturile consolidate ale grupului ca o creștere a profitului.

(ii) *Finanțarea din fondurile SNCB și participarea proprie a IFB*

(338) SNCB finanțează restructurarea cu o sumă de 95,3 milioane EUR. După cum am arătat la punctele 199-237, această finanțare îi este imputabilă statului belgian. Ea va avea loc printr-o conversie în capital a facilității de credit și a creanțelor pentru care a fost acordat un termen de plată, precum și a dobânzilor aferente.

(339) Spre deosebire de punctul 43 din orientările din 2004, orientările din 1999 nu exclud faptul ca participarea proprie a întreprinderii să constea într-un viitor profit. Comisia consideră că, în temeiul orientărilor din 1999, viitorul profit poate constitui o contribuție proprie, dacă acesta ar fi vizibil în momentul pregătirii planului de restructurare.

(340) IFB va contribui la propria sa restructurare, în primul rând, prin profitul prevăzut pentru anii 2004, 2005 și 2006, care trebuia să se ridice la suma totală de 10,5 milioane EUR. După cum a fost deja explicat, previziunea acestui profit se baza pe o serie de aspecte factuale cunoscute de IFB în momentul elaborării planului de restructurare (încheierea unor noi contracte importante, diminuarea cheltuielilor salariale ca urmare a reducerii numărului de angajați) și pe unele sinergii prevăzute în planul de restructurare. În consecință, Comisia conchide că acest profit viitor era previzibil în momentul pregătirii planului de restructurare.

(341) În plus, IFB va contribui prin veniturile sale financiare, care rezultă din dobânzile acumulate în conturile bancare ale IFB și care se ridică, în total, la 1,4 milioane EUR. După cum se menționează la punctul 187, aceste viitoare venituri erau previzibile în momentul pregătirii planului de restructurare.

(342) Prin vânzarea unor imobilizări „nefinanciare" către unele întreprinderi private, IFB va contribui cu suma de 4,771 milioane EUR. Pe lângă vânzarea unor active diverse cu o importanță relativ limitată, care totalizează 0,271 milioane EUR, această parte a contribuției este constituită în principal din dezinvestirea, în 2004, a activelor utilizate la terminalul OCHZ. Drepturile de coproprietate (50 %) asupra acestor active utilizate de OCHZ au fost cedate la prețul de 4,5 milioane EUR.

(343) Prin vânzarea unor imobilizări „financiare", adică prin vânzarea unor participații minoritare către unele societăți private, IFB va mobiliza 9,287 milioane EUR. Aceste venituri au fost generate de dezinvestirea

— Autocare Europe și IFB France în 2003,

— GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA și Brussels Terminal Intermodal SA în 2004 și

— CNC Ferry Boats Intermodal în 2005.

După cum se menționează la punctul 187, aceste venituri viitoare erau previzibile în momentul pregătirii planului de restructurare.

(344) Comisia consideră că Belgia a demonstrat că IFB și-a restrâns, prin vânzările către unele societăți private, care tocmai au fost menționate, activitățile la *core business*-ul său.

(345) Prin creditele contractate de la instituțiile de credit private, IFB a reușit să mobilizeze 3,3 milioane EUR în 2003 și 2006. Aceste credite au fost descrise în detaliu la punctele 75-79 din decizia de inițiere. Ele au fost obținute în conformitate cu condițiile pieței și fără prezentarea vreunei garanții din partea SNCB sau a statului belgian la instituțiile bancare.

(346) În sfârșit, IFB contribuie cu suma de 1,105 milioane EUR, care provine din unele venituri excepționale. Aceste venituri excepționale corespund profitului realizat din vânzarea unor imobilizări nefinanciare (în principal a vagoanelor EAOS și a materialului rulant din terminale).

(347) Comisia concluzionează că participarea proprie a IFB la costurile restructurării sale se ridică la 24,927 milioane EUR. Tabelul următor prezintă toate contribuțiile IFB:

Profit 2004-2006	10,429
Venituri financiare	1,368
Vânzarea unor imobilizări nefinanciare	4,771
Vânzarea unor imobilizări financiare	9,287
Credite contractate de la bănci private	3,300
Venituri excepționale	1,105
Total	30,26

Concluzie privind contribuția proprie

(348) Pentru a recapitula, costurile totale ale restructurării IFB, care se ridică la 125,56 milioane EUR, sunt plătite la nivelul a 95,3 milioane EUR, adică în proporție de 76 %, de către SNCB. Această finanțare îi este imputabilă statului belgian. La nivelul a 30,26 milioane EUR, adică în proporție de 24 %, aceste costuri sunt suportate de IFB.

(349) În prezentul caz, Comisia reamintește că orientările din 1999 nu impun un nivel minim al contribuției proprii, ci doar o contribuție importantă. Cu toate acestea, în măsura în care noile orientări din 2004, care nu sunt aplicabile în speță, prevăd o contribuție proprie mai mare de 50 %, Comisia crede că este util să amintească dificultățile speciale ale contextului restructurării (de care depind în mod direct 250 de locuri de muncă în Belgia), importanța reducerilor de capacitate (reducere cu 49 % a numărului de vagoane feroviare; vânzarea mai multor terminale) și importanța transportului combinat, piață pe care IFB este activă în principal, în politica transporturilor Uniunii Europene.

(350) Comisia trage concluzia că o participare de 24 % constituie, în aceste condiții, o participare importantă, date fiind mărimea întreprinderii IFB și situația dezastruoasă de dinainte de restructurare.

4.2.2.4. Raportul anual și *„one time, last time"*

(351) Orientările din 1999 menționează la punctele 45 și 48:

„(45) Comisiei trebuie să i se permită asigurarea bunei desfășurări a planului de restructurare, prin rapoarte regulate și detaliate, care îi sunt transmise prin intermediul statului membru.

(48) Pentru a se evita cazurile de susținere abuzivă, ajutoarele pentru restructurare nu trebuie să se acorde decât o singură dată. În cazul în care Comisia este sesizată în legătură cu un proiect de ajutor de restructurare, statul membru trebuie să precizeze dacă întreprinderea a beneficiat deja în trecut de un ajutor de stat pentru restructurare, chiar dacă este vorba de un ajutor acordat înainte de intrarea în vigoare a prezentelor orientări sau de un ajutor nenotificat. Dacă acesta este cazul în speță și dacă perioada de restructurare a luat sfârșit sau dacă planul a încetat să mai fie pus în aplicare de mai puțin de zece ani, atunci Comisia nu va autoriza, în mod normal, acordarea unui nou ajutor pentru restructurare, cu excepția împrejurărilor speciale, imprevizibile și neimputabile întreprinderii. Circumstanța imprevizibilă este aceea care nu putea fi, în niciun caz, anticipată în momentul elaborării planului de restructurare."

(352) După cum s-a constatat deja în decizia de inițiere (punctul 271), guvernul belgian a acceptat să îi ofere Comisiei un raport anual, pentru a-i permite acesteia din urmă să evalueze dacă planul de restructurare este pus în aplicare în respectarea angajamentelor luate de autoritățile belgiene.

(353) În plus, după cum s-a constatat în decizia de inițiere (punctul 271), principiul *„one time, last time"* a fost respectat.

5. **CONCLUZII**

(354) Comisia constată că Belgia a pus în aplicare în mod ilegal o parte din măsurile în cauză, în violarea articolului 88 alineatul (3) din tratat. Cu toate acestea, investigarea măsurilor a demonstrat că, parțial, acestea nu constituie un ajutor și că, prin urmare, sunt compatibile cu piața comună,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Finanțarea restructurării activităților InterFerryBoats SA în Belgia și finanțarea dezinvestirii din activitățile InterFerryBoats SA din Franța la nivelul a 95,3 milioane EUR de către Societatea Națională a Căilor Ferate Belgiene, imputabile Belgiei și puse în aplicare de aceasta, constituie un ajutor de stat pentru restructurare, care este compatibil cu piața comună.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Regatului Belgiei.

Adoptat la Bruxelles, 24 aprilie 2007.

Pentru Comisie
Jacques BARROT
Vicepreședinte