II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

ROZHODNUTIA

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 24. apríla 2007

o opatrení pomoci implementovanom Belgickom v prospech InterFerryBoats [C 46/05 (ex NN 9/04 a ex N 55/05)]

[oznámené pod číslom K(2007) 1180]

(Iba francúzske a holandské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2009/608/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami,

keďže:

1. KONANIE

1.1. Prípad NN 9/04 a N 55/05

(1) Listom z 12. augusta 2003, ktorý Európska komisia zaevidovala 20. augusta 2003 [TREN/A(03)27718], belgické orgány notifikovali opatrenia pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ktoré zaviedla Société Nationale des Chemins de Fer Belges – Belgická národná železničná spoločnosť (SNCB) – v prospech svojej dcérskej spoločnosti Inter Ferry Boats (IFB) rámcovou zmluvou uzavretou 7. apríla 2003 na základe článku 88 ods. 3 zmluvy.

(2) Dňa 13. októbra 2003 [D(03)17546] Komisia vyzvala belgické orgány, aby jej poskytli doplňujúce informácie. Dvojstranné stretnutie v tejto veci s belgickými orgánmi sa uskutočnilo 12. decembra 2003. Na tomto stretnutí sa predložil Komisii plán reštrukturalizácie IFB.

(3) Belgické orgány odpovedali na list Komisie listom zo 7. januára 2004, ktorý Komisia zaevidovala 13. januára 2004 [TREN/A(04)10708]. Z tohto listu vyplýva, že notifikované opatrenia boli vykonané. Prípad sa preto zaevidoval pod číslom NN 9/2004. Druhé stretnutie sa konalo 30. apríla 2004. Belgické orgány zaslali dodatočné dokumenty, ktoré si Komisia vyžiadala na tomto stretnutí, listom z 15. júna 2004, ktorý Komisia zaevidovala 21. júna 2004 [TREN/A(04)23691].

(4) Listom z 26. januára 2005 [D(05)100339] Komisia vyzvala belgické orgány, aby jej poskytli doplňujúce informácie, ktoré jej boli zaslané listom z 25. marca 2005, ktorý zaevidovala 30. marca 2005 [TREN/A(05)7712].

(5) Listom z 28. januára 2005 [SG(2005)A1133] belgické orgány oznámili Komisii zámer SNCB uskutočniť dodatočné zvýšenie základného imania IFB, ktoré nebolo ustanovené v dohodách notifikovaných 12. augusta 2003. Komisia tento prípad zaevidovala ako notifikáciu pod číslom N 55/2005.

(6) Listom z 29. marca 2005 [D(05)106199] Komisia vyzvala belgické orgány, aby jej poskytli doplňujúce informácie, ktoré jej boli zaslané listom z 28. apríla 2005, ktorý zaevidovala 3. mája 2005 [SG(2005)A(05)4155].

(7) Listom z 31. mája 2005 [D(05)111096] Komisia vyzvala belgické orgány, aby jej poskytli ďalšie informácie, ktoré jej boli zaslané listom z 30. júna 2005, ktorý zaevidovala 1. júla 2005 [TREN/A(05)16598].

(8) Dňa 16. septembra 2005 sa uskutočnilo pracovné stretnutie Komisie s belgickými orgánmi. Na tomto stretnutí Komisia požiadala belgické orgány o poskytnutie ďalších informácií, ktoré jej boli zaslané e-mailom z 21. októbra 2005, ktorý zaevidovala 24. októbra 2005 [TREN/A(05)27067].

1.2. **Prípad C 46/05**

(9) Listom zo 7. decembra 2005 Komisia informovala Belgicko o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 88 ods. 2 zmluvy voči daným opatreniam.

(10) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* [1]. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k daným opatreniam. Komisia nedostala žiadne pripomienky od tretích zainteresovaných strán.

(11) Belgicko odpovedalo na list o začatí konania listom zo 14. februára 2006, ktorý Komisia zaevidovala 15. februára 2006 pod číslom TREN/A/13934. Uvedeným listom zo 14. februára 2006 Belgicko stiahlo svoju notifikáciu z 28. januára 2005.

(12) Pracovné stretnutia útvarov Komisie s belgickými orgánmi sa uskutočnili 1. júna 2006 a 25. júla 2006. Belgické orgány odovzdali Komisii doplňujúce informácie listom z 29. júna 2006, ktorý Komisia zaevidovala v ten istý deň pod číslom TREN/A/25806, listom z 20. septembra 2006, ktorý zaevidovala v ten istý deň pod číslom TREN/A/32665 a e-mailami zo 16. a 21. novembra 2006, ktoré zaevidovala pod číslami TREN/A/37638 a TREN/A/37981.

(13) Listom z 30. novembra 2006, ktorý Komisia dostala a zaevidovala 5. decembra 2006 pod číslom TREN/A/39219, zaslali belgické orgány list Karela Vincka, ktorý sa týka tohto prípadu. Belgické orgány zaslali tento list na podporu svojho tvrdenia, že rozhodnutia SNCB boli v tomto prípade výlučne rozhodnutiami SNCB, a nie Belgicka.

(14) Listom z 5. februára 2007 [D(07)302095] Komisia vyzvala belgické orgány, aby poskytli doplňujúce informácie. Belgicko zaslalo informácie listom zo 6. februára 2007, ktorý Komisia zaevidovala 7. februára 2007 [A(07)24246], listom z 8. februára 2007, ktorý Komisia zaevidovala 9. februára 2007 [A(07)23613], listom z 13. februára 2007, ktorý Komisia zaevidovala 15. februára 2007 [A(07)24201] a listom z 15. februára 2007, ktorý Komisia zaevidovala 16. februára 2007 [A(07)24362].

(15) Listom z 15. marca 2007 [D(07)306248] a na pracovnom stretnutí, ktoré sa uskutočnilo 16. marca 2007, Komisia vyzvala belgické orgány, aby jej poskytli doplňujúce informácie. Belgicko zaslalo tieto informácie listom z 30. marca 2007, ktorý Komisia zaevidovala v ten istý deň [A(07)28411].

2. **PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ NA ZÁCHRANU A REŠTRUKTURALIZÁCIU**

2.1. **Účastníci rámcovej zmluvy o záchrane a reštrukturalizácii IFB**

2.1.1. *IFB*

2.1.1.1. Opis spoločnosti

(16) IFB je akciová spoločnosť podľa belgického práva. SNCB vlastní 89,03 % jej základného imania. Ďalšími akcionármi sú CNC Transports, dcérska spoločnosť v 93,8 % vlastníctve SNCF (7,41 %), ICF (2,08 %) a EWS (English Welsh and Scottish Railway – 1,22 %).

(17) IFB bola vytvorená 1. apríla 1998 zlúčením týchto troch spoločností: Ferry Boats SA, Interferry SA a oddelenia železničnej prepravy spoločnosti Edmond Depaire Ltd. Belgicko preukázalo výpisom z obchodného registra, že toto zlúčenie bolo druhom fúzie formou pohltenia, v rámci ktorého Ferry Boats SA pohltila Interferry SA, pričom oddelenie železničnej prepravy spoločnosti Edmond Depaire SA bolo neskôr pričlenené k subjektu vzniknutému zlúčením. IFB je teda nástupcom právnickej osoby Ferry Boats, ktorá bola vytvorená v roku 1923.

[1] Ú. v. EÚ C 159, 8.7.2006, s. 2.

(18) IFB sa zameriava najmä na dva druhy činností: logistiku pre železničnú dopravu a kombinovanú dopravu („IFB Logistics“) a prevádzkovanie pevninských terminálov pre kombinovanú dopravu („IFB Terminals“). Činnosti podniku boli podrobne opísané v liste o začatí konania vo veci formálneho zisťovania v bodoch 16 až 29.

(19) K týmto činnostiam treba pripojiť majetkové účasti a dcérske spoločnosti, ktoré IFB vlastní alebo vlastnila v Belgicku a v cudzine, v spoločnostiach prevádzkujúcich námorné a pevninské terminály, ako aj v dopravných spoločnostiach. Tieto účasti a dcérske spoločnosti sú podrobne opísané v bode 30 a v nasledujúcich bodoch listu o začatí konania vo veci formálneho zisťovania. Belgicko informovalo Komisiu, že niektoré faktografické informácie obsiahnuté v liste o začatí konania buď neboli úplne správne, alebo boli doplnené neskôr. Faktografické zmeny, ku ktorým došlo po zaslaní listu o začatí konania, sú opísané v nasledujúcich bodoch. V ostatných veciach sa odkazuje na rozhodnutie o začatí konania (body 30 až 49).

(20) Účasti IFB v termináloch v Belgicku. IFB sa zriekla terminálu v Zeebrugge. V bode 39 listu o začatí konania sa píše, že svoje podiely predala záujmovému združeniu OCHZ. IFB v skutočnosti predala svoje podiely Hesse-Noord Natie, s ktorou tento terminál spoločne prevádzkovala.

(21) V bode 41 listu o začatí konania sa uvádza, že IFB vlastní 16,76 % spoločnosti Dry Port Mouscron-Lille. Belgicko informovalo Komisiu, že po zvýšení základného imania spoločnosti 29. júna 2006, na ktorom sa IFB nezúčastnila, ako aj po vstupe súkromného investora DELCA-TRANS do kapitálu spoločnosti, sa jej účasť zmenšila na 11,07 %.

(22) Účasť IFB v termináloch vo Francúzsku. IFB predala svoju 30 % účasť v spoločnosti Nord France Terminal International OU (ďalej len „NFTI-ou“) v jeseni 2006 CMA-CGM. Po tejto transakcii má IFB vo Francúzsku iba 2 % účasť v spoločnosti CNC transports, ktorá bola premenovaná na Naviland Cargo.

2.1.1.2. Dotknuté trhy a podiely na trhu IFB

(23) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania (body 50 až 54) určila, že „činnosti IFB Logistique“ bolo treba rozlišovať podľa dvoch trhov rôznych výrobkov, t. j. ako distribučné a logistické činnosti. Tieto trhy boli definované ako vnútroštátne trhy a podiel na trhu IFB Logistics sa vypočítal ako podiel vo výške 2 % až 5 %.

(24) Pokiaľ ide o „trh terminálov“, v rozhodnutí o začatí konania (body 55 až 59) sa rozlišuje medzi pevninskými terminálmi a námornými terminálmi. IFB medzičasom stiahlo všetky svoje účasti v námorných termináloch. Proti vymedzeniu pojmov uvedenému v rozhodnutí o začatí konania nenamietali ani zainteresované krajiny, ani Belgicko.

(25) S uvedenými dvoma trhmi je prepojený trh železničnej nákladnej dopravy. Tento trh bol od roku 2003 sprístupnený medzinárodnej nákladnej doprave z Belgicka a do Belgicka, ako sa ustanovuje v smernici Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva ([2]). Sprístupnenie trhu medzinárodnej nákladnej doprave bolo doplnené sprístupnením vnútroštátnej nákladnej doprave 1. januára 2007, ktoré je ustanovené smernicou 91/440/EHS, ktorá sa v Belgicku implementovala kráľovským dekrétom z 13. decembra 2005.

2.1.2. *SNCB*

(26) SNCB bola zriadená belgickým zákonom z 23. júla 1926, ktorým sa zriaďuje Société Nationale des Chemins de Fer Belges (Belgická národná železničná spoločnosť) ([3]). Od 14. októbra 1992 ([4]) je samostatným verejným podnikom a akciovou spoločnosťou podľa verejného práva ([5]).

(27) K 1. januáru 2005 zreformoval belgický štát štruktúru SNCB. Táto spoločnosť sa rozdelila na tri samostatné spoločnosti, t. j.:

— SNCB Holding – holdingovú spoločnosť, ktorá má 100 % účasť v ďalších dvoch spoločnostiach, ktorými sú:

— Infrabel – prevádzkovateľ železničnej infraštruktúry a

— nová SNCB – železničný podnik zabezpečujúci dopravné služby.

Belgický štát má 100 % majetkovú účasť v spoločnosti SNCB Holding.

(28) Riadiacimi orgánmi SNCB sú správna rada, riadiaci výbor a ustanovený administrátor. Správna rada je zložená z 10 členov vrátane ustanoveného administrátora. Administrátorov vymenúva kráľ uznesením odhlasovaným v rade ministrov.

([2]) Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.
([3]) Moniteur Belge z 24. júla 1926.
([4]) Dátum nadobudnutia účinnosti kráľovského dekrétu z 30. septembra 1992, ktorým sa schvaľuje prvá zmluva o riadení Société nationale des chemins de fer belges a stanovujú sa opatrenia týkajúce sa tejto spoločnosti, Moniteur Belge zo 14. októbra 1992.
([5]) Tak, ako sú vymedzené v zákone z 21. marca 1991 o reforme niektorých verejných hospodárskych podnikov, Moniteur Belge z 27. marca 1991.

(29) Belgickú vládu zastupuje v správnej rade vládny komisár. Vládny komisár môže dať belgickým orgánom podnet na zrušenie rozhodnutia správnej rady o veci, ktorá nesúvisí s plnením úloh verejnej služby, ak sa toto rozhodnutie *„dotýka […] vykonávania úloh verejnej služby“* (článok 23 ods. 2 zákona).

2.2. **Finančné ťažkosti, ktoré postihli IFB v rokoch 2001 a 2002**

(30) Najprv treba analyzovať príčiny finančných ťažkostí a potom opísať reakciu vedenia IFB a SNCB.

2.2.1. *Finančné ťažkosti*

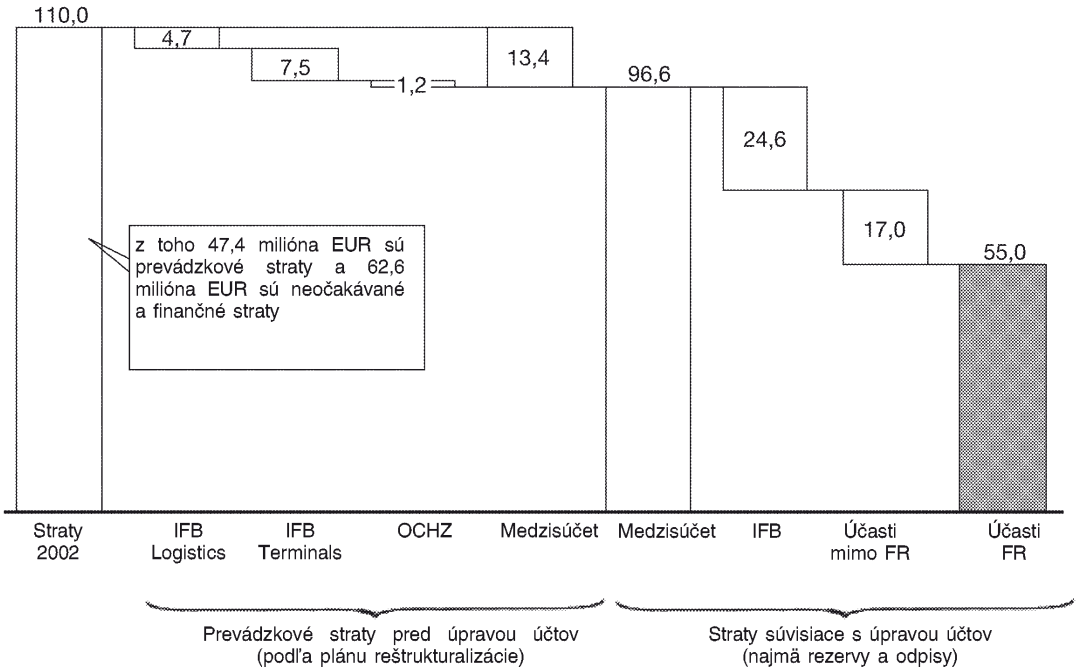
(31) Hlavná príčina ťažkostí IFB spočíva vo finančných ťažkostiach, ktoré postihli jej účasti vo Francúzsku v rokoch 2001 a 2002, ktoré boli umiestnené v prístave Dunkerque. Finančné ťažkosti sa týkali aj činností „IFB Logistics“ a „IFB Terminals“, ktoré boli v roku 2002 stratové.

(32) Ako sa uvádza v schéme č. 1, celkový objem strát IFB za hospodársky rok 2002 predstavoval sumu 110 miliónov EUR, pričom 12,2 milióna EUR sa vzťahovalo na prevádzkové straty pred úpravou účtov IFB Logistics (4,7 milióna EUR) a IFB Terminals (7,5 milióna EUR). K tomu treba pripočítať prevádzkovú stratu 1,2 milióna EUR v spojitosti s účasťou v OCHZ. Tieto straty v celkovej výške 13,4 milióna EUR predstavovali 12 % celkového objemu strát. Zvyšná časť strát v roku 2002, t. j. 96,6 milióna EUR, pochádzala z odpisov a rezerv v rámci úpravy účtov, ktoré boli nutné v dôsledku problémov, s ktorými sa spoločnosť stretla vo Francúzsku a v Belgicku. 75 % týchto odpisov a rezerv pochádza z účastí IFB. 76 % tejto časti sa týka účastí vo Francúzsku.

Schéma 1

Rozdelenie strát v roku 2002

(v miliónoch EUR)



Zdroj: Plán reštrukturalizácie 'IFB, 24. 3. 2003; IFB Controlling

2.2.2. *Reakcia vedenia IFB a SNCB*

(33) Od konca roku 2000 IFB neuhrádzala faktúry, ktoré jej SNCB poslala za svoje vlakové služby. V roku 2001 a najmä v roku 2002 IFB naďalej uplatňovala tento postup, čo jej SNCB tolerovala. Tak sa stalo, že IFB neuhradila SNCB ku koncu januára 2003 faktúry v celkovej výške 63 miliónov EUR. Neuhradením týchto faktúr možno vysvetliť, prečo sa IFB podarilo prežiť i napriek vážnym finančným ťažkostiam.

(34) Dňa 21. mája 2002 správna rada IFB zistila, že v dôsledku strát, ktoré IFB utrpela od konca roku 2000, kleslo jej vlastné imanie na sumu nižšiu ako polovica základného imania. V súlade s článkom 633 zákona o belgických spoločnostiach IFB zvolala mimoriadne valné zhromaždenie akcionárov IFB.

(35) Na tomto zasadnutí SNCB prijala ako majoritný akcionár záväzok podporiť IFB v prípade prevádzkových výdavkov prostredníctvom pokladničnej zálohy vo výške 2,5 milióna EUR. Tento záväzok SNCB schválila správna rada SNCB. Na základe tohto záväzku sa akcionári rozhodli dočasne pokračovať v činnostiach IFB a správnu radu IFB požiadali, aby vypracovala plán kompletnej reštrukturalizácie zahrnujúci aj dcérske spoločnosti a riadenie terminálov.

(36) Správna rada SNCB prerokovala na svojom zasadnutí 19. júla 2002 situáciu svojej dcérskej spoločnosti IFB. Ustanovený administrátor IFB informoval o situácii skupiny; správna rada potom prijala takéto rozhodnutie: *„Rada potvrdzuje svoj súhlas s peňažným vkladom 2,5 milióna EUR potrebným na vykrytie nedostatku hotovosti a na zaistenie plynulosti činnosti IFB do konca októbra 2002 (táto suma má byť zálohovou platbou na pravdepodobné zvýšenie základného imania).“*

(37) V druhom polroku 2002 SNCB vyplatila spoločnosti IFB hotovostnú zálohu vo výške 2 500 000 EUR po tom, čo bola schválená správnou radou, v splátkach podľa tohto časového harmonogramu:

— 6.8.2002: úhrada sumy 1 000 000 EUR,

— 17.9.2002: úhrada sumy 1 000 000 EUR,

— 30.9.2002: úhrada sumy 500 000 EUR.

(38) Táto záloha sa úročí úrokom 3,1 % a v plnej výške bola vrátená v júli 2003. Táto úhrada sa uskutočnila v dvoch etapách:

— 15. júla 2003 IFB vrátila z uvedenej sumy 1 500 000 EUR spolu s úrokmi vo výške 40 422,04 EUR,

— 23. júla 2003 IFB vrátila SNCB zostatok 1 000 000 EUR spolu s úrokmi vo výške 26 883,35 EUR.

(39) Dňa 19. septembra 2002 poveril ustanovený administrátor IFB dvoch revízorov vypracovaním osobitnej správy na účely posúdenia finančnej situácie podniku. Podľa tejto správy odovzdanej 4. decembra 2002 IFB a následne SNCB dala správna rada SNCB 20. decembra 2002 svoj zásadný súhlas so zvýšením základného imania IFB. Tento návrh odsúhlasilo 24. decembra 2002 aj mimoriadne valné zhromaždenie akcionárov IFB.

(40) Vedenie IFB vypracovalo v spolupráci s poradcom McKinseyom plán reštrukturalizácie IFB. Tento plán reštrukturalizácie, ktorý je podrobne opísaný v bodoch 73 až 86 tohto rozhodnutia, schválila správna rada IFB 23. marca 2003.

(41) Riadiaci pracovníci oboch spoločností (IFB a SNCB) následne určili podrobnosti záchrany a reštrukturalizácie IFB v „rámcovej zmluve o reštrukturalizácii IFB“, ktorú spoločnosti medzi sebou uzavreli 7. apríla 2003. Na druhom mimoriadnom valnom zhromaždení akcionári IFB vyjadrili svoj súhlas s pokračovaním hospodárskej činnosti IFB na základe tejto rámcovej dohody.

2.3. **Opatrenia na záchranu a reštrukturalizáciu z „rámcovej zmluvy o reštrukturalizácii IFB medzi SNCB a IFB“ zo 7. apríla 2003**

(42) V článku 2 rámcovej zmluvy sa ustanovuje, že vzájomne odsúhlasené opatrenia sa vykonajú v dvoch fázach, t. j. v období záchrany a v období reštrukturalizácie.

2.3.1. *Podrobné pravidlá a podmienky povolenia opatrení na záchranu*

(43) V článku 3 rámcovej zmluvy sa ustanovujú tieto opatrenia na záchranu:

— poskytnutie vratnej zálohy vo výške 5 miliónov EUR,

— poskytnutie výhodného úveru najviac vo výške 15 miliónov a

— poskytnutie predbežnej predĺženej lehoty splatnosti dlhov IFB voči SNCB vo výške 63 miliónov EUR.

(44) Trvanie týchto opatrení sa obmedzilo na 12 mesiacov, ale automaticky sa mohlo predĺžiť spoločnou dohodou zmluvných strán do dátumu zvýšenia základného imania.

(45) Úroková miera z vratnej zálohy a súm čerpaných v rámci výhodného úveru sa rovná referenčnej úrokovej miere uplatnenej Komisiou v prípade štátnej pomoci. Úroky sa pripočítajú ku kapitálu a ich úhrada sa uskutoční v tom istom okamihu ako splatenie dlžných pohľadávok.

(46) Na dlhy 63 miliónov EUR sa vzťahuje bežný úrok z omeškania 5,4 %. Úroky sa pripočítajú ku kapitálu a splatia sa pri splatení hlavnej pohľadávky.

(47) Úroky, ktoré IFB dlhuje spoločnosti SNCB v spojitosti s dlhmi a výhodným úverom, predstavovali v roku 2002 sumu 2,2 milióna EUR, v roku 2003 sumu 3,9 milióna EUR, v roku 2004 sumu 4,7 milióna EUR, v roku 2005 sumu 5,2 milióna EUR a v roku 2006 budú pravdepodobne predstavovať sumu 4,4 milióna EUR.

(48) V článku 7 zmluvy sa uvádza, že IFB sa voči SNCB zrieka premlčania svojich dlhov.

(49) Všetky tieto opatrenia sa uskutočnili po podpise rámcovej zmluvy, t. j. 7. apríla 2003. IFB však vratnú zálohu nepoužila.

2.3.2. *Podrobné pravidlá a podmienky udelenia opatrení na reštrukturalizáciu*

(50) Článok 4 rámcovej zmluvy „Podmienky udelenia časti pomoci ‚opatrením na reštrukturalizáciu'" znie:

„*Zmluvné strany potvrdzujú svoj zámer uskutočniť nasledujúce opatrenia, pokiaľ budú v súlade s plánom reštrukturalizácie schváleným oboma ich správnymi radami, belgickým štátom a v prípade potreby Európskou komisiou (EK) a za predpokladu ich schválenia akcionármi IFB:*

— premena vratnej zálohy 5 miliónov EUR na kapitál

— premena časti výhodného úveru, ktorý sa môže čerpať najviac do výšky 15 miliónov EUR […], na kapitál

— premena dlhov […] vo výške 63 miliónov EUR na kapitál

— prípadne za predpokladu, že s tým budú súhlasiť obidve zmluvné strany, dodatočné zvýšenie základného imania […]."

(51) Zvýšenie základného imania podlieha odkladnej podmienke ustanovenej v článku 5 rámcovej zmluvy, t. j. jeho schváleniu Komisiou v súlade s pravidlami týkajúcimi sa štátnej pomoci. Článok 5 znie:

„Záväzky dojednané SNCB […] podliehajú nasledujúcej odkladnej podmienke. Zmluvné strany požiadajú belgický štát, aby túto rámcovú dohodu čo najskôr oznámil Európskej komisii (EK). Zmluvné strany zároveň požiadajú belgický štát, ak sa EK na základe tohto oznámenia oprávnene domnieva, že [rámcová dohoda] obsahuje poskytnutie štátnej pomoci (tak, ako sa uvádza v článku 87 Zmluvy o ES), aby [rámcovú zmluvu] notifikoval podľa článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES. S cieľom umožniť EK prijať stanovisko sa [rámcová zmluva] nebude žiadnym spôsobom vykonávať v lehote 15 pracovných dní od dátumu notifikácie EK. V prípade, že EK bude [rámcovú zmluvu] oprávnene považovať za globálnu štátnu pomoc, táto pomoc sa nebude vykonávať skôr, než EK výslovne alebo implicitne schváli danú štátnu pomoc a v prípade, že to bude potrebné, v rozsahu a za podmienok uvedených v schvaľovacom ustanovení

V prípade, že EK bude [rámcovú zmluvu] sčasti alebo úplne považovať za štátnu pomoc a táto pomoc bude vyhlásená za nezlučiteľnú so spoločným trhom, zmluvné strany prerokujú v dobrej viere vykonateľnosť prípadných dodatočných opatrení požadovaných voči IFB, ale bez toho, aby boli povinné vykonať tieto dodatočné alebo upravené opatrenia v prípade, že sa okolnosti, za ktorých sa musí pomoc poskytnúť, budú považovať za úplne neoprávnené."

(52) Belgické občianske právo ustanovuje, že ak sa uplatní odkladná podmienka, zmluva má spätnú platnosť.

(53) Vo svojej odpovedi na začatie konania belgické orgány informovali Komisiu, že zvýšenie základného imania, ak ho Komisia schváli, sa uskutoční presne tak, ako sa zmluvné strany dohodli v rámcovej zmluve. Základné imanie bude predstavovať sumu 95,3 milióna EUR, ktorá bude pozostávať z týchto položiek:

(EUR)

Premena výhodného úveru na zvýšenie základného imania	15 miliónov
Premena pohľadávok IFB voči SNCB na zvýšenie základného imania	63 miliónov
Premena úrokov akumulovaných z výhodného úveru a pohľadávok za roky 2002 až 2006 (v prípade roku 2006 iba sčasti)	17,3 milióna
Spolu	95,3 milióna

(54) Belgické orgány informovali Komisiu, že zvýšenie základného imania sa nebude týkať celej sumy úrokov akumulovaných v roku 2006, aby sa zabezpečilo, že pomer dlhov k vlastnému imaniu IFB bude zodpovedať priemernému pomeru dlhov k vlastnému imaniu konkurentov a nebude vyšší. Nebude obsahovať ani vratnú zálohu, pretože IFB túto výhodu nevyužila.

(55) Vo svojej odpovedi na list o začatí konania belgické orgány zároveň informovali Komisiu, že sťahujú oznámenie z 28. januára 2005, ktorým Komisii oznámili zámer SNCB a IFB uskutočniť okrem toho, čo je ustanovené v článku 4 rámcovej zmluvy, dodatočné zvýšenie základného imania o 5 miliónov EUR nepeňažným vkladom vo forme 47 % účasti SNCB v spoločnosti TRW ([6]).

(56) Plán reštrukturalizácie stanovený v článku 4 bol Komisii oznámený na stretnutí s belgickými orgánmi 12. decembra 2003. Jeho implementácia prebiehala od roku 2003 do začiatku roku 2005.

(57) Plán reštrukturalizácie pozostáva z dvoch častí zodpovedajúcich dvom rôznym stratégiám, ktoré sa týkajú jednak francúzskych dcérskych spoločností a jednak činností IFB v Belgicku. Francúzsko si zvolilo stratégiu úplného stiahnutia kapitálu investovaného do účastí, kým Belgicko si zvolilo stratégiu reštrukturalizácie spoločnosti s cieľom pokračovať v jej prevádzkovaní.

2.3.2.1. Stiahnutie kapitálu investovaného do dcérskych spoločností, ktoré sú prevádzkovateľmi terminálov vo Francúzsku

(58) Ako sa uvádza v tomto rozhodnutí a podrobnejšie v bodoch 30 a nasl. listu o začatí konania, IFB sledovala stratégiu stiahnutia kapitálu investovaného do svojich dcérskych spoločností vo Francúzsku. Táto politika bola ukončená predajom účasti v NFTI-OU v novembri 2006.

(59) Celkové náklady na stiahnutie kapitálu investovaného do dcérskych spoločností IFB vo Francúzsku sa zvýšili na 39,1 milióna EUR. V nasledujúcej tabuľke je uvedené rozdelenie týchto nákladov vo vzťahu k piatim dcérskym spoločnostiam. V nasledujúcich bodoch je podrobnejšie vysvetlený nedostatok vlastných zdrojov a číselné údaje týkajúce sa rôznych spoločností.

([6]) IFB už vlastní 0,9 % účasť v tejto spoločnosti, ktorá je prevázkovateľom terminálov v Antverpách, Zeebrugge, Oostende, Charleroi, Liège, Bruseli, Etge, Genku a Muizene a 11 členským štátom poskytuje nákladné vlaky.

Stiahnutie kapitálu investovaného do francúzskych spoločností: suma vzniknutých nákladov

(v mil. EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	PODIELY CELKOM
Zníženie hodnoty pohľadávok	3,9		0,8	2,8	7,5
Zníženie hodnoty podielov		16,7	0,1	5,1	22,0
Navýšenie kapitálu		1,7			1,7
Náklady celkom	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
Úroky k 30.6.2006					+ 7,7
Pohyb na bežnom účte september 2002 – december 2002					+ 0,5
Zvýšenie hodnoty pri predaji SSTD					– 0,2
Náklady na stiahnutie investícií vo francúzskych spoločnostiach celkom					39,1

a) ***Nedostatok vlastných zdrojov***

(60) Tabuľka bola zostavená na základe účtovných výkazov z 27. septembra 2002. Sú v nej rozlíšené tieto sumy:

— suma 31,1 milióna EUR zodpovedajúca strate z pohľadávok, strate z podielov v spoločnostiach a zvýšeniu základného imania NFTI-ou do výšky 1,7 milióna EUR,

— suma 7,7 milióna EUR splatných úrokov zodpovedajúcich sume úrokov, ktoré narástli od konca roku 2002 do 30. júna 2006 v spojitosti s časťami vratnej zálohy s príslušnou lehotou splatnosti, ktoré slúžili na financovanie stiahnutia investovaného kapitálu,

— suma – 0,2 milióna EUR zodpovedajúca strate z predaja SSTD,

— suma 0,5 milióna EUR zodpovedajúca na jednej strane rozdielu v účtovných výkazoch k 27. septembru 2002 a na druhej strane suma skutočnej účtovnej straty k 31. decembru 2002.

(61) Uvedená suma 0,5 milióna EUR zodpovedá kapitálovým tokom medzi francúzskymi podielmi IFB a IFB od 27. septembra 2002 do konca roku 2002 a v tabuľke ju bolo treba uviesť, aby sa dosiahol súlad skutočnej účtovnej straty na konci roku 2002 s celkovým nedostatkom vlastných zdrojov vypočítaným na základe situácie k 27. septembru 2002. Pokiaľ ide o nedostatok vlastných zdrojov IFB, na túto sumu netreba prihliadať; nedostatok vlastných zdrojov IFB v spojitosti so stiahnutím kapitálu investovaného do účastí vo Francúzsku predstavuje teda 38,6 milióna EUR.

(62) Nedostatok vlastných zdrojov na stiahnutie kapitálu investovaného do účastí IFB vo Francúzsku vykryla SNCB. IFB pritom použila 30,9 milióna EUR zo svojho manévrovacieho priestoru, ktorý získala vďaka predbežnému výhodnému úveru a prechodnému nesplácaniu existujúcich pohľadávok vo výške 63 miliónov EUR, na financovanie stiahnutia investovaného kapitálu. 7,7 milióna EUR predstavuje v rámci financovania dlžné úroky z tejto sumy v zmysle rámcovej zmluvy zo 7. apríla 2003, ktorá ustanovuje, že úroky sa splatia až pri platení hlavnej pohľadávky (alebo sa spolu s hlavnou pohľadávkou premenia na kapitál).

b) ***Acimar***

(63) Spoločnosť Acimar realizovala celý svoj obrat v rámci zmluvy o preprave vykonávanej pre spoločnosť Arcelor. Platnosť tejto zmluvy sa skončila 31. decembra 2005. V čase auditu IFB v druhej polovici roku 2002 vznikla v súvislosti so zmluvou ročná strata […] (*). Keďže snahy o opätovné prerokovanie zmluvy s Arcelorom sa skončili neúspechom, SNCB sa rozhodla vyhlásiť konkurz Acimaru a podať návrh na súdne vyrovnanie. IFB mala voči Acimaru pohľadávky vo výške 3,9 milióna EUR, pričom táto suma nebola vratná a predstavuje náklady na stiahnutie investovaného kapitálu.

c) ***NFTI-ou***

(64) Pokiaľ ide o spoločnosť NFTI-ou, ktorá bola pod spoločnou kontrolou IFB a Port Autonome v Dunkerque – prevádzkovateľa terminálov v prístave Dunkerque, SNCB si na stiahnutie investícií zvolila alternatívu predaja svojej účasti.

(*) Dôverné informácie.

(65) Účasťou IFB v NFTI-ou vznikla spoločnosti IFB povinnosť financovať na základe odporúčajúceho listu podiel na strate zodpovedajúci jej účasti v spoločnosti. IFB sa okrem toho stala ručiteľom za bankovú pôžičku spoločnosti od […] vo výške 2,9 milióna EUR.

(66) S cieľom stiahnuť kapitál investovaný do svojej účasti v spoločnosti sa IFB dohodla s Port autonome v Dunkerque na zrušení svojich záväzkov vyplývajúcich z odporúčajúceho listu. Výmenou za to sa IFB zúčastnila na zvýšení základného imania NFTI-ou, ktoré bolo nutné na zabezpečenie pokračovania činností spoločnosti, o 1,7 milióna EUR a časť svojich spoločenských podielov v Port Autonome v Dunkerque previedla za symbolickú cenu jedno euro. Po tejto transakcii IFB vlastnila už len 30 % spoločenských podielov.

(67) IFB a Port Autonome v Dunkerque potom hľadali a našli nadobúdateľa podielov IFB. […], ktorým sa stal CMA-CGM. So zreteľom na predajnú cenu predstavovali celkové náklady IFB na stiahnutie investovaného kapitálu 18,5 milióna EUR, z toho 1,7 milióna EUR na zvýšenie základného imania a 16,7 milióna EUR na stratu z účasti.

d) ***IFB France***

(68) IFB France, neskôr premenovaná na AGEP, previedla na NFTI-ou […], čo predstavuje stratu 0,1 milióna EUR. Keďže IFB zároveň stiahla svoj kapitál investovaný do NFTI-ou, výsledkom prevodu na NFTI-ou je stiahnutie investovaného kapitálu predajom IFB France. Pred predajom bola IFB nútená vzdať sa svojich pohľadávok u IFB France v hodnote 0,8 milióna EUR. Celkové náklady na stiahnutie investovaného kapitálu z IFB France teda predstavovali 0,9 milióna EUR.

e) ***Dry Port Dunkerque***

(69) Účasť IFB v Dry Port Dunkerque sa vyznačovala rovnakou zvláštnosťou ako jej účasť v NFTI-ou: odporúčajúcim listom sa IFB zaviazala vyrovnať prevádzkové straty spoločnosti.

(70) IFB stiahla investície z tohto podielu likvidáciou a zároveň predajom časti svojich aktív, t. j. 8,6 % podielu v NFTI-ou vo vlastníctve Dry Port Dunkerque. Na rozdiel od situácie v NFTI-ou, v tomto prípade partneri IFB nemohli požadovať udržanie spoločnosti.

(71) IFB nemohla získať svoje pohľadávky v Dry Port Dunkerque (2,8 milióna EUR) a musela prijať stratu zo svojej účasti (5,1 milióna EUR). Celkové náklady na likvidáciu boli teda 7,9 milióna EUR.

f) ***SSTD***

(72) Spoločnosť SSTD je rentabilná spoločnosť. Po strate svojho hlavného klienta a s cieľom strategického rozhodnutia odísť z francúzskeho trhu sa IFB rozhodla predať ju začiatkom roka 2005, čo malo za následok mierny zisk.

2.3.2.2. Plán reštrukturalizácie na udržanie činností v Belgicku

(73) IFB vypracovala s poradcom McKinseym plán reštrukturalizácie pre činnosti IFB v Belgicku. Tento plán reštrukturalizácie predpokladá dve časti:

— reštrukturalizáciu činnosti „IFB Logistics“,

— reštrukturalizáciu činnosti „IFB Terminals“.

Hlavnou myšlienkou tohto plánu je obmedziť činnosti IFB na jej *core business*, t. j. na činnosť logistiky a činnosť prevádzkovania terminálov v Belgicku a stiahnuť investície a predať činnosti, ktoré nie sú potrebné na hospodársku životaschopnosť *core business*. Plán musí opísať finančné výsledky reštrukturalizácie, ako aj rôzne opatrenia prijaté na dosiahnutie týchto výsledkov (všeobecné opatrenia, opatrenia vo vzťahu k činnosti logistiky, opatrenia vo vzťahu k činnosti prevádzkovania terminálov, investície).

a) ***Finančné výsledky reštrukturalizácie***

(74) Plán reštrukturalizácie predpokladal po uskutočnení oprávok v spojitosti s amortizáciou, odpismi a rezervami na nepredvídateľné straty a náklady („prevádzkový peňažný tok“) nasledujúce finančné výsledky, ktoré boli do značnej miery potvrdené dosiahnutými výsledkami:

(milióna EUR)

	2004	2005	2006 (1. polrok)	Celková suma počas obdobia reštrukturalizácie
Rezerva prevádzkový peňažný tok	3,9	4,3	2,35	10,550
Výsledok prevádzkový peňažný tok	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Prognózy finančných výsledkov IFB boli založené najmä na nasledujúcich údajoch, ktoré boli IFB pri prijímaní plánu reštrukturalizácie známe:

— centralizovanie prepravy „Railbarge“ na terminál a výrazné zvýšenie objemov prepravy. Centralizovanie dopravy „Railbarge“ umožnilo optimalizovať prevádzkový model a dosiahnuť zvýšenie príjmov, pretože doprava, ktorú dovtedy uskutočňovali tretie osoby, sa mohla začleniť do skupiny. Okrem toho mohla IFB získať nového dôležitého zákazníka – CSAV, ktorý plánoval zadať objednávky na objem 50 000 TEU (dvadsaťstopová ekvivalentná jednotka) od roku 2004,

— podstatné zníženie počtu zamestnancov, ako aj nákladov na údržbu. Tieto opatrenia sú podrobnejšie opísané v bodoch 78 až 83 tohto rozhodnutia,

— nová dohoda týkajúca sa prevádzky železničného terminálu v Cirkeldycku, ktorá umožnila ustanoviť dôležité prepojenie so susedným terminálom MSC Home Terminal,

— nárast objemu terminálu v Muizene vďaka novej zmluve uzavretej s Unilogom,

— celkové veľmi pozitívne prognózy pre trh intermodálnej dopravy, ktorý od začiatku roku 2000 zaznamenal výrazný rast.

b) ***Opatrenia prijaté na reštrukturalizáciu***

Všeobecné opatrenia

(76) Uzavretie novej pracovnej kolektívnej zmluvy na úrovni podniku a zmena a doplnenie pracovného poriadku umožnili dosiahnuť vyššie miery činnosti (počet dní poskytovania služieb ročne sa od 1. januára 2004 zvýšil o 13 dní) a za nižšie náklady (odmena za prácu cez víkend a na zmeny sa od 1. októbra 2003 znížila).

(77) Administratívne a komerčné služby sa sústredili v Bercheme, čo umožnilo zavrieť prevádzkareň v Gande a zmenšiť kapacitu prevádzkarne v Zeebrugge.

(78) Tieto opatrenia pomohli znížiť počet zamestnancov potrebných na zníženie prevádzkových nákladov IFB celkovo asi o 2,55 milióna EUR ročne ([7]). IFB totiž znížila počet zamestnancov v ekvivalentoch plného pracovného úväzku (EPPÚ) z 210 ([8]) v septembri 2002 na 175 začiatkom roku 2006, čo predstavuje zníženie o 17 %. V súvislosti s týmto znížením možno uviesť tieto podrobné údaje:

— v prípade priamo prevádzkovaných terminálov (okrem dcérskych spoločností) sa od septembra 2002 do začiatku roka 2006 znížil počet zamestnancov zo 110 EPPÚ na 96 EPPÚ, čo predstavuje zníženie o 13 %,

— pokiaľ ide o logistickú činnosť IFB, počet zamestnancov sa od septembra 2002 do začiatku roku 2006 znížil zo 60 EPPÚ na 49 EPPÚ, teda o 19 %,

— počet zamestnancov pridelených na „marketing a predaj“ a na ďalšie ústredné podporné funkcie (financie, ľudské zdroje atď.) klesol od septembra 2002 do začiatku roku 2006 zo 40 EPPÚ na 31 EPPÚ, teda o 23 %.

Reštrukturalizácia činnosti logistiky

(79) Plán reštrukturalizácie predpokladal týchto deväť opatrení, ktoré mali umožniť zlepšenie o 5,7 milióna EUR.

Opatrenia	Zisk
1. Vplyv zníženia mzdových nákladov	[…]
2. Poradenstvo, konzultácie a *outsourcing*	[…]
3. Odpisovanie a neplánované odpisy	[…]
4. Uzatvorenie nerentabilných prevádzkarní v North European Network	[…]
5. Strata na objeme konvenčnej dopravy	[…]
6. Nárast rezerv na údržbu vozňov	[…]
7. Nárast indermodálnej dopravy	[…]
8. Revízia zmluvy Railbarge (zvýšenie cien a produktový reinžiniering)	[…]
9. Zvýšenie provízií za zastupovanie (zástupcovia)	[…]
10. Zníženie prevádzkových nákladov	[…]

(80) V súvislosti s realizáciou plánu reštrukturalizácie, ktorý sa skončil koncom roka 2004, boli prijaté dve doplnkové opatrenia:

— pre terminál v Cirkeldijcku sa cena upravila smerom nahor,

([7]) Zvýšenie počtu dní poskytovania služieb v roku malo za následok zníženie nákladov o asi 0,6 milióna EUR ročne; sústredenie administratívnych a obchodných služieb v Bercheme prinieslo zníženie nákladov o asi 0,2 milióna EUR ročne a zníženie počtu pracovníkov v rozsahu 35 EPPÚ prinieslo zníženie nákladov o 1,75 milióna EUR ročne.

([8]) Ekvivalenty plného pracovného úväzku.

— doprava sa podrobila celkovej analýze a následne sa po dohode so zákazníkmi presmerovala.

Reštrukturalizácia činnosti „IFB terminal“

(81) Reštrukturalizácia činnosti „IFB Terminal“ ukončená v roku 2005 mala obsahovať 7 opatrení, ktoré sú podrobne opísané v bodoch 103 až 107 rozhodnutia o začatí konania.

(82) Okrem pôvodne plánovaných opatrení uskutočnila IFB Logistics hĺbkovú analýzu svojich dopravných produktov, ktorá odhalila existenciu nerentabilných produktov, ktorých výrobu IFB potom zastavila.

(83) V prípade ostatných produktov táto analýza dokázala nutnosť zlepšení v technickej rovine. Tieto zlepšenia sa dosiahli najmä v sektore intermodálnej kontajnerovej dopravy.

Investície naplánované plánom reštrukturalizácie

(84) Reštrukturalizácia Mainhubu a reštrukturalizácia Zomerwegu vyžadujú ďalšie investície […], predovšetkým reprodukčné investície […] a rôzne iné investície, […].

2.4. **Opis dôvodov na začatie konania 7. decembra 2005**

(85) Belgicko vo svojej notifikácii uviedlo, že predmetné opatrenia nie sú štátnou pomocou, pretože neboli rozhodnutím Belgicka a SNCB v každom prípade konala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve.

(86) Komisia mala pochybnosti o tom, či poskytnutie predĺženej splatnosti existujúcich dlhov vo výške 63 miliónov EUR, premena týchto dlhov a úrokov vo výške 11 miliónov EUR, ktoré sú s nimi spojené, na kapitál, boli štátnou pomocou. Jej pochybnosti sa týkali skutočnosti, či belgický štát ovplyvnil konanie SNCB ako jej vlastník a či SNCB konala tak, ako by konal súkromný investor v trhovom hospodárstve.

(87) Komisia mala zároveň pochybnosti o tom, či poskytnutie vratnej zálohy platby vo výške 5 miliónov EUR a poskytnutie výhodného úveru vo výške 15 miliónov EUR, premena 15-miliónového výhodného úveru a úrokov 2,5 milióna EUR s ním spojených na kapitál, ako aj nepeňažný vklad spočívajúci v účasti SNCB v TRW vo výške 5 miliónov EUR nového základného imania, sú štátnou pomocou.

(88) Keďže v týchto prípadoch išlo o hotovostnú pomoc, Komisia mala pochybnosti, či ju v jednotlivých prípadoch možno vyhlásiť za zlučiteľnú so spoločným trhom ako pomoc na záchranu, pretože bola udelená na viac ako 12 mesiacov.

(89) Komisia mala pochybnosti o tom, či sa všetky prípady pomoci môžu vyhlásiť za zlučiteľné so spoločným trhom ako pomoc na reštrukturalizáciu.

(90) Jej pochybnosti sa týkali príslušnej uplatniteľnosti v čase usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach z roku 1999 ([9]) (ďalej len „usmernenia z roku 1999“) a usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach z roku 2004 ([10]) (ďalej len „usmernenia z roku 2004“), dostatočnosti prijatých opatrení na maximálne možné zmiernenie nepriaznivých dôsledkov pomoci pre konkurentov, ako aj obmedzenia pomoci na striktné minimum a dostatočnosti vlastného prínosu podniku IFB k pomoci na reštrukturalizáciu.

(91) Belgicko odovzdalo svoje pripomienky listom zo 14. februára 2006, ktorý bol doplnený listami z 29. júna, 20. septembra 2006, 16. novembra 2006 a 21. novembra 2006.

(92) Vo svojej odpovedi Belgicko opakuje svoje stanovisko, že predmetné opatrenia nie sú pomocou, pretože nie sú rozhodnutím belgického štátu a SNCB konala tak, ako by konal súkromný investor v trhovom hospodárstve.

(93) Belgicko sa ďalej nazdáva, že keby predmetné opatrenia boli štátnou pomocou, museli by sa analyzovať na základe usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 1999 a nie na základe usmernení z roku 2004. Belgicko sa okrem toho domnieva, že opatrenia sú zlučiteľné so spoločným trhom ako pomoc na záchranu a pomoc na reštrukturalizáciu.

([9]) Ú. v. ES C 288, 9.10.1999, s. 2.
([10]) Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2.

3. **PRIPOMIENKY BELGICKA**

(94) Stanovisko Belgicka možno zhrnúť takto.

3.1. **Pripomienky Belgicka ku konaniu**

(95) Belgické orgány vo svojej odpovedi prostredníctvom listu informujú Komisiu, že majú výhrady k dĺžke trvania zisťovania. Domnievajú sa, že oprávnene očakávajú zákonnosť dočasného zachovania opatrení na záchranu do konečného rozhodnutia Komisie o pláne reštrukturalizácie.

(96) Oznámenie z 12. augusta 2003 (zaevidované Komisiou pod číslom NN 9/04) a z 28. januára 2005 (zaevidované Komisiou pod číslom N 55/05) malo podľa belgických orgánov za cieľ poskytnúť Komisii všetky náležitosti na overenie, či opatrenia zo strany SNCB v prospech IFB obsahovali alebo neobsahovali štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy. Podľa belgických orgánov by Komisia bola bývala (a musela by byť) vyzvaná, aby oznámenia považovala za notifikácie v zmysle článku 88 ods. 3 zmluvy, iba v prípade, že by sa dotknuté opatrenia kvalifikovali ako štátna pomoc.

(97) Belgické orgány sa domnievajú, že oznámením z 12. augusta 2003 konkrétne nepripúšťajú, že opatrenia na záchranu a reštrukturalizáciu v prospech IFB predstavujú štátnu pomoc, a preto ani opatrenia na záchranu nemožno kvalifikovať ako nenotifikovanú štátnu pomoc. Belgické orgány vychádzajú z názoru, že tieto opatrenia nepodliehajú predchádzajúcej notifikačnej povinnosti a povinnosti neimplementácie v zmysle článku 88 ods. 3 zmluvy.

(98) Belgické orgány vyslovujú zhodné konštatovanie v súvislosti s oznámením z 28. januára 2005, ktorým Belgicko informovalo Komisiu o dodatočnom zvýšení základného imania o 5 miliónov EUR.

3.2. **Neexistencia „štátnej pomoci“ v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy**

3.2.1. *Neexistencia financovania zo štátnych zdrojov*

(99) Belgicko sa nazdáva, že ani opatrenia na záchranu, ani opatrenia na reštrukturalizáciu poskytnuté IFB neboli financované zo štátnych zdrojov. SNCB financovala tieto opatrenia výlučne z vlastných zdrojov bez toho, aby akýmkoľvek spôsobom použila štátne zdroje.

(100) Skutočnosť, že SNCB je verejný podnik v zmysle článku 2 smernice Komisie 80/723/EHS z 25. júna 1980 o transparentnosti finančných vzťahov medzi členskými štátmi a štátnymi podnikmi a o finančnej transparentnosti v určitých podnikoch ([11]), nestačí podľa Belgicka na určenie, že dotknuté opatrenia, ktoré financovala SNCB, boli financované zo štátnych zdrojov. Belgicko sa domnieva, že treba rozlišovať medzi vlastnými zdrojmi SNCB, ktoré pochádzajú z príjmov z činností a štátnymi dotáciami na činnosti verejnej služby SNCB. Keďže štátne dotácie nestačili na financovanie všetkých vzniknutých výdavkov spojených s uvedenými činnosťami, Belgicko vyslovilo názor, že je vylúčené, aby SNCB použila na financovanie opatrení v prospech IFB štátne zdroje.

(101) Belgicko sa nazdáva, že belgické orgány nedisponujú majetkom SNCB, ktorý je určený na predmet činnosti SNCB. Belgicko sa teda domnieva, že majetkom „nedisponujú štátne orgány“, ako sa vyžaduje v rozsudku vo veci *Stardust Marine* ([12]).

(102) Belgicko nakoniec zastáva názor, že akékoľvek zníženie vlastného imania SNCB z dôvodu opatrení priznaných IFB by štátu neprivodilo žiadnu „stratu“ ([13]), pretože v žiadnom prípade nejde o zdroje, ktoré by sa inak vložili do štátneho rozpočtu.

3.2.2. *Neovplyvnenie rozhodnutia belgickým štátom*

(103) Pokiaľ ide o poskytnutie hotovostnej zálohy vo výške 2,5 milióna EUR v druhom polroku 2002, belgické orgány sa domnievajú, že rozhodnutie SNCB o poskytnutí tejto zálohy nebolo ovplyvnené belgickým štátom.

(104) Na podporu svojho tvrdenia, že rozhodnutie nebolo ovplyvnené, predkladá Belgicko tieto argumenty:

— Strategické rozhodnutie SNCB reštrukturalizovať spoločnosť IFB namiesto toho, aby vyhlásila jej úpadok, bolo samostatným rozhodnutím riadiaceho výboru SNCB. Budúcnosť spoločnosti IFB predovšetkým nie je predmetom štúdií, ktoré si koncom roka 2001 objednala belgická vláda pre spoločnosť ABX, ani rozhodnutí o ABX, ktoré v roku 2002 prijala belgická rada ministrov.

([11]) Ú. v. ES L 195, 29.7.1980, s. 35.

([12]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (C-482/99, Zb. 2002, s. I-4397), tzv. rozsudok „*Stardust Marine*“.

([13]) Rozsudok Súdu prvého stupňa z 27. januára 1998 vo veci T-67/94, Ladbroke Racing, *Zb.* 1998, I-1, bod 109, potvrdený rozsudkom Súdneho dvora zo 16. mája 2000 vo veci C-83/98 P, Ladbroke Racing, *Zb.* 2000, I-3271, bod 48.

— O poskytnutí zálohy platby IFB rozhodol riadiaci výbor SNCB. Belgicko pripúšťa, že riadiaci výbor sa rozhodol predložiť toto opatrenie správnej rade SNCB, ale domnieva sa, že na poskytnutie hotovostnej zálohy nebol potrebný súhlas správnej rady SNCB, pretože riadiaci výbor bol na základe splnomocnenia správnou radou oprávnený zaviazať SNCB na poskytnutie sumy do 2,5 milióna EUR.

— Táto záloha nebola predmetom plánu reštrukturalizácie, ani iného plánu alebo opatrenia predloženého belgickému štátu alebo v súvislosti s ktorým by sa s belgickým štátom uskutočnila konzultácia.

— Záver, že poskytnutie tejto zálohy nemohlo byť ovplyvnené belgickým štátom, potvrdzujú aj iné faktory ako napríklad relatívne malá výška zálohovej platby a jej dočasnosť.

(105) Pokiaľ ide o neuhrádzanie faktúr SNCB spoločnosťou IFB, belgické orgány sa domnievajú, že správna rada SNCB nebola informovaná o skutočnosti, že IFB už neuhrádza SNCB faktúry pred decembrom 2002, teda v čase, keď v zásade rozhodla o zvýšení základného imania IFB.

(106) Belgické orgány sa ďalej domnievajú, že konanie alebo nekonanie správnej rady, riadiaceho výboru alebo ustanoveného administrátora nebolo ovplyvnené belgickým štátom ani pred, ani po uzavretí rámcovej zmluvy. Tvrdia, že belgický štát nijako nezasahoval (v zmysle judikátu vo veci Stardust Marine) do rozhodovania SNCB o poskytnutí opatrení spoločnosti IFB.

(107) Podľa belgických orgánov sú totiž opatrenia, ktoré SNCB poskytla IFB, opatreniami týkajúcimi sa dcérskej spoločnosti SNCB, ktorá sama nevykonáva úlohy verejnej služby a ktorá už ani nie je zapojená do výkonu úloh verejnej služby SNCB. Činnosti IFB budú teda výlučne komerčnými aktivitami, ktoré nijako nesúvisia s úlohami verejnej služby. Podľa belgických orgánov teda nie sú kontrolované štátom, pretože nejde o činnosť verejnej služby a belgické orgány sú povinné rešpektovať autonómiu SNCB.

(108) Pokiaľ ide o úlohu vládneho komisára, belgické orgány tvrdia, že im nikdy nebol postúpený prípad IFB a preto neboli príslušné intervenovať, keďže vládny komisár nikdy nepredložil pripomienky k opatreniam prijatým voči IFB a nepodal proti nim žiadny podnet. Okrem toho tvrdia, že nijako nie sú zapojené do rozhodovania SNCB o IFB ani počas obdobia predchádzajúceho uzavretiu rámcovej zmluvy, ani v priebehu ďalšieho obdobia.

(109) Pokiaľ ide o tri indície, ktoré Komisia uviedla v liste o začatí konania (body 143 až 150), t. j. predloženie plánu reštrukturalizácie na schválenie belgickému štátu, novinové články dokazujúce výrazné ovplyvnenie SNCB belgickým štátom v roku 2003 a rozsah a podmienky rámcovej zmluvy, belgické orgány sa nazdávajú, že tieto indície nestačia na určenie ovplyvnenia rozhodnutia v zmysle judikátu vo veci *Stardust Marine*.

(110) Pokiaľ ide o schválenie plánu reštrukturalizácie belgickým štátom, belgické orgány sa domnievajú, že účelom tohto ustanovenia rámcovej zmluvy v žiadnom prípade nebolo udeliť belgickým orgánom akúkoľvek právomoc na posúdenie obsahu plánu reštrukturalizácie a že toto ustanovenie vychádzalo zo skutočnosti, že SNCB má záujem na oznámení plánu reštrukturalizácie rovnako ako rámcovej zmluvy Komisii.

(111) Pokiaľ ide o novinové články, belgická vláda sa domnieva, že novinové články neobsahujú žiadne indície o zásahu belgickej vlády do tohto prípadu z týchto dôvodov:

— v článku v La Libre Belgique z 19. mája 2003 tlačový útvar SNCB vysvetľuje, že od Komisie sa doposiaľ nežiadalo, aby dala zelenú prípadu IFB, pretože *„má k tomu čo povedať federálna moc“*. Podľa belgickej vlády sa tieto komentáre týkajú výlučne „oznámenia“ v prospech IFB, ktoré belgický štát zaslal Komisii,

— článok uverejnený v La Libre Belgique z 18. decembra 2002 (v znení uverejnenom na internetovej stránke www.cheminots.be) obsahuje vyhlásenie Karela Vincka: *„Požaduje dostatočný manévrovací priestor pre manažovanie spoločnosti“*. Podľa belgických orgánov ide v tomto prípade o vyhlásenie, ktoré sa týka výlučne vykonávania činností verejnej služby spoločnosťou SNCB, ktoré je vyjadrením myšlienky, že belgické orgány sú oprávnené dohodnúť sa so SNCB na cieľoch, ktoré treba realizovať na účely vykonávania činností verejnej služby prostredníctvom nástroja ustanoveného zákonom, akým je zmluva o riadení, ale že uskutočnenie týchto cieľov je vecou a v právomoci správnej rady SNCB.

(112) Belgické orgány nakoniec zaslali Komisii písomné vyhlásenie Karela Vincka, ustanoveného administrátora SNCB v čase, keď nastali skutočnosti, v ktorom sa potvrdzuje neexistencia akéhokoľvek ovplyvňovania belgickými orgánmi, pokiaľ ide o poskytnutie SNCB opatrení na záchranu a na reštrukturalizáciu spoločnosti IFB, ktoré sú predmetom tohto prípadu. Takýto list podpísaný pánom Vinckom 17. novembra 2006 dostala Komisia 5. decembra 2006.

(113) Pokiaľ ide o rozsah, obsah a podmienky rámcovej zmluvy, belgické orgány opakujú svoje stanovisko, že aj keď ide o opatrenia na reštrukturalizáciu, ktoré sú dôležité pre budúcnosť IFB, belgické orgány nemajú ani schvaľovaciu právomoc, ani právomoc kontroly podstaty veci, ani právo vystupovať ako poradcovia v tomto prípade.

3.2.3. *Zásada súkromného investora v trhovom hospodárstve*

(114) Belgicko sa domnieva, že z úvah, ktoré Komisia rozvíja v rozhodnutí o *ABX Logistics*, ([14]) vyplýva, že Komisia musí oddelene analyzovať jednak finančné prostriedky, ktoré SNCB udelila IFB na financovanie stiahnutia kapitálu investovaného do dcérskych spoločností vo Francúzsku a jednak finančné prostriedky, ktoré SNCB poskytla IFB na financovanie udržania jej činností v Belgicku.

3.2.3.1. Stiahnutie kapitálu investovaného do účastí vo Francúzsku

(115) V rozhodnutí týkajúcom sa *ABX Logistics* Komisia údajne potvrdila, že keďže ABX France nebola schopná sama niesť náklady na oslobodenie sa od záväzkov, SNCB sa správala ako „oznámený súkromný investor v trhovom hospodárstve“ a tieto náklady vzala na seba.

(116) Belgicko sa nazdáva, že rovnaký záver sa natíska v súvislosti s nákladmi na stiahnutie investícií spoločnosťou IFB z jej podielov vo Francúzsku. Belgicko sa usiluje preukázať, že pre každú z týchto spoločností si IFB zvolila menej nákladnú alternatívu.

(117) Pokiaľ ide o Acimar, Belgicko poskytlo túto tabuľku:

Acimar – Súdne vyrovnanie s následnou likvidáciou

Finančná situácia v roku 2002

(v mil. EUR)

	2001	2002
Obrat		
EBT		
Celková bilancia (31.12.)		
Vlastné imanie (31.12.)		

Náklady na alternatívy

(v mil. EUR)

	Plnenie zmluvy	Súdne vyrovnanie
Cash drain 1.1.2003 – 31.12.2005		
Straty z pohľadávok 31.12.2002		
Spolu	– 14,7	– 3,9

Vysvetlivky

— Úsilie vyvinuté v priebehu roka 2002 na dosiahnutie revízie zmluvných podmienok sa skončilo neúspechom; platnost zmluvy trvala do 31.12.2005.

— Plnenie zmluvy spôsobilo značnú ročnú prevádzkovú stratu.

— Za týchto okolností predstavoval návrh na súdne vyrovnanie najlacnejšiu alternatívu.

— Prevádzkové straty financoval počas vyrovnania zákazník.

— Činnosti Acimaru boli ukončené k 1.9.2003.

([14]) Rozhodnutie zo 7. decembra 2005, vec C(2005)4447 (Ú. v. EÚ L 383, 28.12.2006, s. 21).

(118) Pokiaľ ide o NFTI-ou, Belgicko poskytlo túto tabuľku:

NFTIou – Prevod

Finančná situácia v roku 2002

(v mil. EUR)

	2001 (*)	2002
Obrat		
EBT		
EBT		
Vlastné imanie (31.12.)		

(*) od 1.5.2001 do 31.12.2001

Náklady na alternatívy

(v mil. EUR)

	Udržanie	Čiastočný predaj
Zvýšenie základného imania + splatenie úveru od ING		
Plán oživenia		
Aktualizovaný cash drain (suma za rok – 3,7 mil. EUR) (100 % odporúčajúci list)		
Strata z účasti		
Strata z pohladávok 31.12.2002		
Predajná cena (1 EUR) – 30 % účasť		
Spolu	– 36,2	– 18,5

Vysvetlivky

— Na základe odporúčajúceho listu bola IFB nútená uskutočnit vklady na bežný účet.

— IFB sa stala ručitelom pri bankovej pôžičke NFTIou, o ktorej vrátenie požiadala ING.

— Za týchto okolností sa IFB dohodla s ďalším akcionárom Port Autonome de Dunkerque (PAD):

  — na zvýšení základného imania NFTIou, ktorého časť upísala IFB,

  — na oslobodení IFB od jej záväzkov vyplývajúcich z odporúčajúceho listu a záväzok PAD hľadať nadobúdateľa, ktorý by odkúpil zostatok účasti IFB v NFTIou prostredníctvom prevodu za symbolickú cenu spoločnosti PAD časti účasti IFB v NFTIou tak, aby sa dosiahla úroveň 30 % (vrátane účasti vlastnenej prostredníctvom DPD).

— na oslobodení IFB od jej záväzkov vyplývajúcich z odporúcajúceho listu a záväzok PAD hľadat nadobúdateľa, ktorý by odkúpil zostatok účasti IFB v NFTIou prostredníctvom prevodu za symbolickú cenu spoločnosti PAD časti účasti IFB v NFTIou tak, aby sa dosiahla úroveň 30 % (vrátane úcasti vlastnenej prostredníctvom DPD).

(119) Belgicko informovalo Komisiu, že vyhlásenie konkurzu NFTI-ou sa nikdy neplánovalo, keďže udržanie činností NFTI-ou ponúkalo výhľady rentability. Podľa Belgicka predaj 30 % účasti IFB v CMA-CGM 2. novembra 2006 […] a úplné splatenie pôžičiek poskytnutých formou zálohových platieb na bežný účet svedčia o životaschopnosti tejto spoločnosti.

(120) Pokiaľ ide o IFB France neskôr premenovanú na AGEP, Belgicko poskytlo túto tabuľku:

IFB France (AGEP) – Prevod na NFTI-ou

Finančná situácia v roku 2002

(v mil. EUR)

	2001	2002
Obrat		
EBT		
Celková bilancia (31.12.)		
Vlastné imanie (31.12.)		

Ná klady na alternatívy

(v mil. EUR)

	Likvidácia	Prevod NFTIou
Vzdanie sa pohľadávok		
Strata z účasti		
Strata z realizácie prevodu akcií		
Pasíva spoločnosti (14 EPPÚ)		
Spolu	– 1,7	– 0,8

Vysvetlivky

— So zreteľom na riziko nútenej likvidácie alebo vyhlásenia konkurzu sa IFB dohodla s PAD na prevode akcií IFB France na NFTIou, ale prostredníctvom vzdania sa pohľadávky spoločnosťou IFB.

— Likvidácia spolocnosti by pravdepodobne spôsobila ovela vyššie náklady (strata z úcasti, riziko nutnosti vykrytia pasív zakladatelom a/alebo jediným de facto vedúcim subjektom z dôvodu jeho právneho postavenia).

(121) Pokiaľ ide o Dry Port Dunkerque, Belgicko poskytlo túto tabuľku:

Dry Port Dunkerque (DPD) – Likvidácia s čiastočným odpredajom

Finančná situácia v roku 2002

(v mil. EUR)

	2001	2002
Obrat		
EBT		
Celková bilancia (31.12.)		
Vlastné imanie (31.12.)		

Náklady na alternatívy

(v mil. EUR)

	Udržanie činnosti	Likvidácia s čiastočným odpredajom aktív
Aktualizovaná prevádzková strata (ročná strata 0,5 mil. EUR) (100 % odporúčajúci list)		
Strata z pohľadávok		
Strata z účasti		
Spolu	– 10,4	– 7,9

Vysvetlivky

— IFB sa odporúčajúcim listom zaviazala, že uskutoční vklady na bežný účet, aby vykryla prevádzkové straty DPD.

— Po stiahnutí kapitálu investovaného do NFTIou sa hľadal subjekt, ktorý by kúpil účast v DPD, ale nepodarilo sa ho nájsť.

— IFB sa dohodla na dobrovoľnej likvidácii DPD prostredníctvom prevodu za symbolickú cenu 8,6 % účasti v NFTIou.

(122) Pokiaľ ide o SSTD, Belgicko poskytlo túto tabuľku:

SSTD: Prevod

Kontext:

— IFB vlastnila 50 % účast

— SSTD vykazovala rentabilnú činnosť, ktorá sa udržala do začiatku roku 2005

— Koncom roka 2004 SSTD prišla o svojho jlavného zákazníka (ktorý predstavoval 40 % jej obratu)

— Táto strata viedla k rozhodnutiu predať účasť v SSTD

— Predaj účasti sa uskutočnil začiatkom roku 2005 so zanedbateľným ziskom (vplyv síce pozitívny, ale zanedbateľný, pokiaľ ide o potreby financovania)

(123) Belgické orgány z toho vyvodili, že IFB si zvolila najlacnejšie riešenie, pokiaľ ide o dcérske spoločnosti vo Francúzsku.

3.2.3.2. Reštrukturalizácia a udržanie činností IFB v Belgicku

(124) Pokiaľ ide o financovanie reštrukturalizácie a udržania činností IFB v Belgicku, Belgicko sa domnieva, že SNCB konala rovnako, ako by konal veriteľ/oznámený súkromný investor v trhovom hospodárstve, pretože finančný výsledok alternatívy – zastavenie činností v Belgicku – bol pre SNCB oveľa menej príťažlivý, pretože bol drahší.

(125) Belgicko predložilo nasledujúce výpočty pre ilustráciu menších nákladov na likvidáciu činností IFB v Belgicku a menších nákladov na udržanie činností prostredníctvom zvýšenia imania.

a) ***Čisté náklady SNCB za predpokladu konkurzu IFB v roku 2003***

(126) Belgicko určilo čistú aktualizovanú hodnotu IFB na základe súvahy IFB k 31. decembru 2002. Podľa belgických orgánov hodnota investičného majetku IFB, ktorý sa vraj mohol speňažiť za predpokladu ohlásenia konkurzu spoločnosti IFB v januári 2003, zahrnovala na jednej strane hmotné aktíva a na druhej strane dlhodobé investície (podiely).

(127) Pokiaľ ide o hmotné aktíva, Belgicko uvádza sumu 6,9 milióna EUR. Na odôvodnenie tohto výpočtu Belgicko odkazuje na štúdiu *„Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival"* ([15]), v ktorej sa uvádza, že miera návratnosti všetkých pohľadávok bude pri plánovanom konkurze v priemere 33 %. Pri výpočte miery návratnosti aktív použilo Belgicko túto percentuálnu sadzbu na hmotné aktíva, ktoré boli uvedené v súvahe IFB v celkovej sume 20,9 milióna EUR (okrem nedokončených investícií vo výške 1,9 milióna EUR, kde sa použila nulová miera návratnosti).

(128) Pri dlhodobých investíciách (podiely) Belgicko vychádzalo z hodnoty 1,9 milióna EUR, čo zodpovedá celej ich účtovnej hodnote v súvahe IFB k 31. decembru 2002.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, uverejnená v *Journal of Financial Economics* (#58, 2000) a uskutočnená na základe analýzy 263 podnikov vo Švédsku.

(129) Pri obežných aktívach Belgicko navrhuje takéto odhadované hodnoty:

— obchodné pohľadávky IFB: išlo o celkovú sumu 25,6 milióna EUR, z toho u 18 miliónov je predpoklad návratnosti, čo zodpovedá miere návratnosti 70 % v prípade krátkodobých pohľadávok; táto miera vychádza z priemeru uvedeného v štúdii „Liquidation of Ormet Corporation“ ([16]),

— iné pohľadávky IFB: celkovo išlo o 7 miliónov EUR, z toho u 4,5 milióna EUR je predpoklad návratnosti. Suma 7 miliónov EUR sa môže ďalej rozdeliť na 2,5 milióna EUR u dcérskych spoločností DPD a OCHZ a 4,5 milióna EUR DPH. V prípade DPH sa predpokladá miera návratnosti 100 % a u ostatných dcérskych spoločností 0 %,

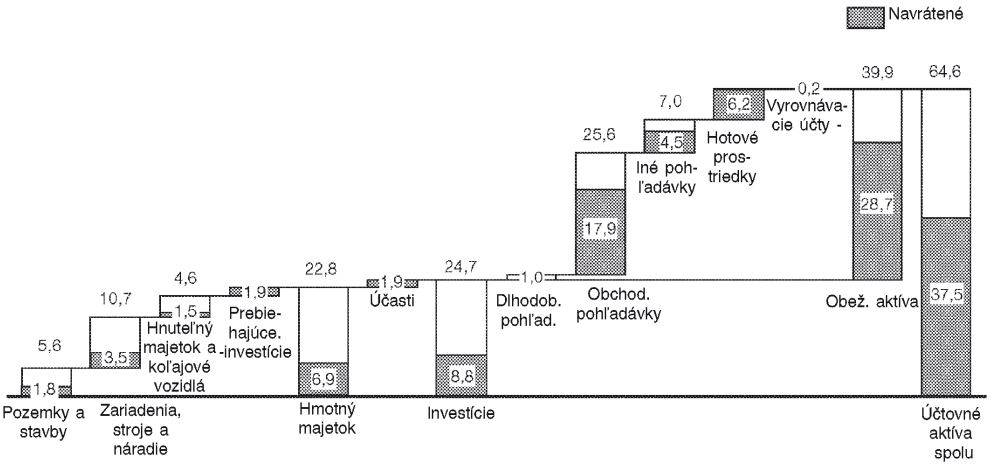
— disponibilné aktíva a vyrovnávacie účty: celkovo išlo o 6,4 milióna EUR, v prípade ktorých sa predpokladá miera návratnosti v plnom rozsahu.

(130) Na základe použitia týchto mier návratnosti sa vypočítala celková miera návratnosti 37,5 milióna EUR za predpokladu konkurzu/likvidácie IFB, ako sa uvádza v schéme 2.

Schéma 2

Návratnosť aktív

(v miliónoch EUR)



Použitá miera návratnosti aktív a (percentuálna)	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100
Referenčný index (*) (percentuálny)	33	33	33	—	100	—	55–85	Pozri poznámky	—	—
Pozn	Zeebrugges-Berchem	Vybavenie terminálov	Najmä vagóny	—	Znova v r. 2002	Pôžička DPD		Pohľadávky DPD a OCHZ (2,5) + DPH (4,5)	—	—

(*) Založený na miere návratnosti zaručených spojených s určitými typmi záruk a na článku K. S. Thorburna

Zdroj: Judikát Spojené štáty, K. S. Thorburn (2000), „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival“, Journal of Financial Economics

([16]) (Ormet Corporation vyhlásil konkurz 30. januára 2004 a príslušným súdom predložil plán reorganizácie v septembri 2004). Belgické orgány upozorňujú, že táto miera je oveľa vyššia než miera 33 %, ktorú použil profesor Thorburn v uvedenej štúdii.

(131) Belgické orgány potom odpočítali od celkovej sumy, ktorej návratnosť možno očakávať, pasíva IFB. Tieto pasíva údajne predstavujú celkovo 76,9 milióna EUR, pričom sa nerátajú dlhy 63 miliónov EUR voči SNCB podľa neuhradených faktúr za obdobie 2000 – 2002. Nasleduje ich podrobný opis:

a) pasíva spoločnosti: celková odhadovaná suma 2,9 milióna EUR za všetkých zamestnancov IFB po odpočítaní zamestnancov SNCB dočasne pridelených IFB;

b) dane, mzdy a sociálne zabezpečenie: celkovo 1,4 milióna EUR – suma splatná, ale neuhradená (údaj zo súvahy k 1. januáru 2003);

c) rezervy a odložené dane: 34,7 milióna EUR z celkovej sumy 40,8 milióna EUR uvedenej v položke pasív v súvahe k 31. decembru 2002. Tento rozdiel možno vysvetliť nasledujúcimi položkami, ktoré by sa v prípade likvidácie IFB nemohli uplatniť:

— údržba terminálov: 3,3 milióna EUR,

— údržba v rámci činnosti logistiky: 0,9 milióna EUR,

— rezervy ma reštrukturalizáciu personálu: 1,9 milióna EUR;

d) finančný dlh IFB v celkovej výške 15 miliónov EUR. Finančný dlh 15 miliónov EUR na základe zmlúv s úverovými inštitúciami […] bol zaručený obchodnými pohľadávkami IFB. Z tohto dôvodu a so zreteľom na zabezpečenie úveru SNCB na bankovom trhu je jasné, že tento dlh sa mal uhradiť úverovým inštitúciám pred prípadným splatením pohľadávok SNCB;

e) obchodný dlh voči iným inštitúciám ako je SNCB v celkovej výške 22,9 milióna EUR.

Z uvedených výpočtov má vyplynúť, že hodnota čistých aktív IFB pre SNCB by sa zvýšila, nehľadiac na dlhy voči SNCB, na – 39,4 milióna EUR, čo je hodnota aktív získaných späť (37,5 milióna EUR), od ktorých sa odpočítava celková suma dlhov, ktoré treba splatiť (76,9 milióna EUR), okrem dlhov voči SNCB.

(132) Belgické orgány sa domnievajú, že v prípade likvidácie, aby sa zabránilo výraznejšiemu poškodeniu dobrej obchodnej povesti SNCB, mala prevziať náklady na záporné čisté aktíva IFB. V tejto súvislosti zdôrazňujú, že podstatná časť veriteľov IFB sú zároveň zákazníkmi, dodávateľmi, veriteľmi, dlžníkmi alebo partnermi SNCB.

(133) Zastavenie činností IFB by podľa belgickej vlády navyše malo za následok vysoké pasíva SNCB, ktoré sa odhadujú na 530 EPPÚ (ekvivalenty plného pracovného úväzku) ([17]). Týchto 530 EPPÚ sa delí takto:

— na jednej strane si 50 zamestnancov SNCB dočasne pridelených IFB, ktorí by sa v prípade konkurzu mali opätovne začleniť do SNCB,

([17]) Odhad pasív spoločnosti nezohľadňuje vplyv, ktorý by mal konkurz IFB na GIE OCHZ pre pasíva spoločnosti IFB. Konkurz člena skupiny GIE by mal totiž oprávnene za následok zrušenie uvedenej skupiny.

— na druhej strane asi 480 EPPÚ spoločnosti SNCB, ktorých činnosť závisela od udržania činností IFB. Tento odhad sa uskutočnil na základe nasledujúceho výpočtu. Podiel IFB na celkovom obrate divízie Marchandises SNCB predstavuje 8,1 %. Tento vzťah uplatnený na všetkých zamestnancov SNCB, priamo alebo nepriamo zamestnávaných divíziou Marchandises do 31.12.2002, naznačuje, že asi 609 EPPÚ záviselo od činnosti IFB. Predpokladalo sa, že z týchto 609 EPPÚ by 129 EPPÚ, čiže 21 %, mohlo udržať činnosť napriek konkurzu IFB, v nadväznosti na osobitné iniciatívy SNCB na získanie späť časti dopravy, ktorú predtým obstarávala IFB. Týchto 21 % zodpovedá časti pracovných miest v spoločnosti Sabena, ktoré sa mohli zachrániť jej prevzatím po konkurze spoločnosťou SN Brussels Airlines.

(134) Belgická vláda sa domnieva, že kým SNCB dokončovala prípravu svojho podnikateľského plánu „MOVE 2007“, ktorý počítal so zrušením 10 000 pracovných miest, t. j. takmer jednej štvrtiny svojich pracovných miest, v roku 2003 a 2007, boli možnosti preradenia zamestnancov, ktorí sa stali nadbytočnými v dôsledku ukončenia činností IFB, takmer nulové, či už ide o detašovaných zamestnancov, ktorí sa vrátili do SNCB, alebo o zamestnancov spojených s činnosťou divízie Marchandises, ktorí zostali v SNCB.

(135) Belgická vláda ďalej navrhuje pripočítať k priamym nákladom na záporné čisté aktíva IFB náklady na nadbytočný počet zamestnancov, ktorý sa v SNCB vytváral prinajmenšom počas obdobia piatich rokov, t. j. v rokoch 2003 – 2007. Pri celkových priemerných mzdových nákladoch 46 200 EUR na EPPÚ za rok […], by celkové náklady na tieto pasíva spoločnosti predstavovali 122,4 milióna EUR.

(136) Na zdôvodnenie tohto výpočtu Belgicko najprv vysvetľuje, že zamestnancov SNCB, ktorí by sa stali nadbytočnými následkom ukončenia činností IFB, by nebolo možné prepustiť, keďže majú postavenie „štatutárnych zamestnancov“ ([18]).

(137) V nadväznosti na pracovné stretnutie z 1. júna 2006 belgické orgány zaslali Komisii menej pesimistický scenár pre výpočet čistých aktív a pasív spoločnosti, ktoré by musela niesť SNCB v prípade likvidácie IFB. Tento scenár navrhuje tieto dve zmeny:

— SNCB by nezaplatila všetky dlhy, ale iba dlhy veriteľov, ktorí sú zákazníkmi […], dodávateľmi […] alebo partnermi […]SNCB; za tohto predpokladu by suma pasív IFB, ktorú by musela SNCB uhradiť, predstavovala 13 miliónov EUR […],

— subjekt, ktorý by prevzal činnosť IFB, by naďalej z veľkej časti využíval služby SNCB; za tohto predpokladu by si pravdepodobne 79 % zo 609 EPPÚ zamestnávaných spoločnosťou SNCB a určených na nepriamu podporu činností IFB udržalo svoje pracovné miesto; za tohto predpokladu by sa dodatočné sociálne náklady SNCB obmedzili na 41,1 milióna EUR (táto posledná suma zodpovedá mzdovým nákladom na 50 EPPÚ dočasne pridelených SNCB spoločnosti IFB, ako aj 21 % z uvedených 609 EPPÚ).

([18]) Štatutárne pravidlá SNCB totiž neustanovujú možnosť prepustiť svojich štatutárnych zamestnancov, s výnimkou prepustenia počas skúšobnej doby alebo v rámci disciplinárneho konania.

(138) Celkové náklady, ktoré by SNCB znášala v prípade likvidácie IFB pri oboch týchto alternatívach, ako ich hodnotia belgické orgány, sú uvedené v tabuľke:

	Čisté náklady – sumy uvedené v odpovedi	Rozdiel v „optimistických“ predpokladoch	Čisté náklady. upravené sumy
Celkové účtovné aktíva	64,6		64,6
Aktíva nezískané späť	– 27,1		– 27,1
Spoločenské náklady	– 2,9		– 2,9
Dane, odmeny a sociálne zabezpečenie	– 1,4		– 1,4
Rezervy a odložené dane	– 34,7		– 34,7
Hlavná pohľadávka a iný finančný dlh	– 15		– 15
Obchodný dlh mimo spoločnosti SNCB	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
Zostatková hodnota	– 39,4		– 29,5
Spoločenský dlh spoločnosti SNCB	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
Celkové čisté náklady SNCB na ohlásenie úpadku spoločnosťou IFB	– 161,8		– 70,6

b) ***Ocenenie IFB pre prípad alternatívy udržania činností***

(139) Belgicko navrhuje vypočítať, aká by bola hodnota IFB za predpokladu „pokračovania v činnosti“ metódou aktualizovaných voľných peňažných tokov („discounted cash flows“ alebo „DCF“). Táto analýza vychádza z týchto parametrov:

(140) Analýza DCF za 10 rokov sa opiera o súvahu IFB k 31. decembru 2002, ako aj o plán reštrukturalizácie vypracovaný vo februári – marci 2003, pričom obsahuje prognózy do konca roku 2005. Pre rok 2006, kedy sa reštrukturalizáciou IFB zabezpečuje stabilizácia podniku, bol prevádzkový výsledok stanovený na 3,2 % obratu. Od roku 2006 sa orientačne predpokladá medziročný rast 3 % obratu, čo pri konštantnom rozpätí povedie k miere hospodárskeho výsledku pred zdanením 3 %. Voľné peňažné toky, ktoré z toho vyplývajú, sa aktualizujú pri priemerných vážených kapitálových nákladoch (WACC) 8 %. Hodnota terminálov sa vypočítala za predpokladu stáleho 3 % rastu.

(141) Na základe týchto výpočtov sa podnik oceňuje na asi 29,1 milióna EUR (okrem účastí a rezerv), ako je znázornené v schéme 4.

Schéma 4

Hodnota IFB na základe aktualizovaných cash-flows predpoklady a výsledky

(v miliónoch EUR)

Predpoklady

— Peňažný tok sa vypočíta na základe výsledkov – pred započítaním daní obsiahnutých v plánoch reštrukturalizácie z r. 2003, ktorých odhady sa stanovia do konca r. 2005

— Výsledky sa zmenili takto:

  — V r. 2006 predpokladané čisté rozpätie 3,2 % (*) (čo zodpovedá výsledku pred daňami 1 800 000 EUR)

  — Od r. 2006 predpokladaná miera rastu výsledku pred zdanením 3 % (*)

  — Žiadne dane

  — Platby úrokov 527 000 EUR predpokladané v r. 2003, konštantné a pripojené k výsledku

  — Predpokladaná konštantná amortizácia na základe údajov z r. 2002; pripojenie k výsledku

  — Predpokladané kapitálové výdavky, konštantné, na základe odpisov; odpočítané na vyváženie odpisov

  — Vývoj prevádzkového kapitálu na základe miery rastu 3 % od r. 2004

— Peňažný tok – sa vypočíta na 10 rokov a aktualizuje sa podľa priemerných vážených kapitálových nákladov 8 % (*)

Analýza peňaž. tokov	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2012**
— Výsledok pred zdanením	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Dane	—	—	—	—	—
— plus úhrady úrokov	527	527	527	527	527
— Výsledky pred úrokmi a zdanením	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— plus odpisy	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Hrubý prev. prebytok (**)	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Investície do:					
— kapitálových výdavkov	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— prevádzkového kapitálu	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Voľné peňažné toky	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— ČAH (***) voľných peňažných tokov	**6 962**				
— Aktualizovaná konečná hodnota	**22 135**				
— Hodnota podniku	**29 096**				

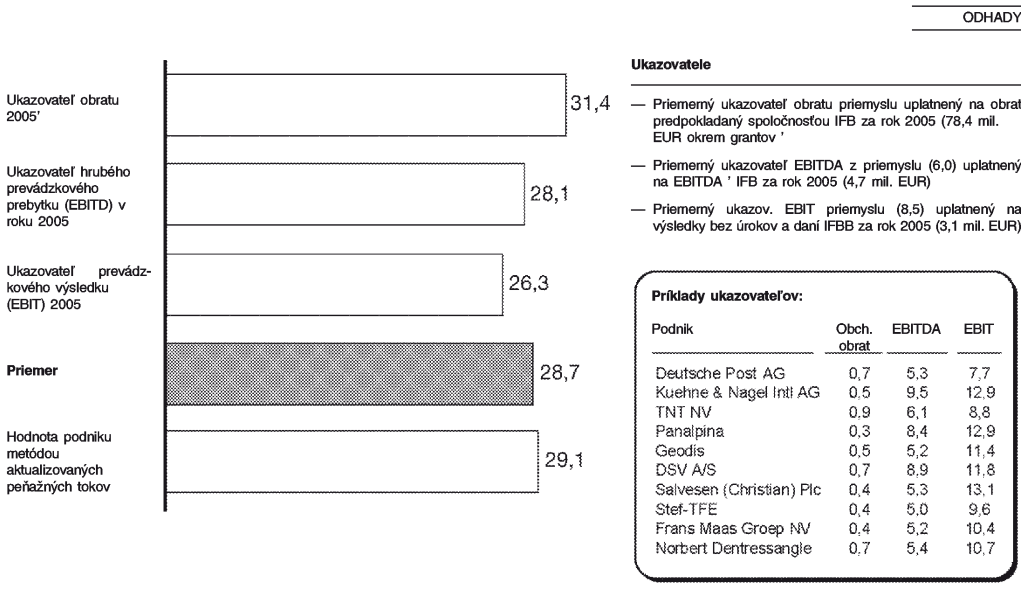
(*) Prax v priemysle
(**) EBITDA
(***) Čistá aktualizovaná

(142) Podľa belgickej vlády analýza založená na viacerých ukazovateľoch (podľa výsledkov získaných v roku 2005) potvrdzuje ocenenie získané použitím metódy DCF. Na základe hodnotenia podľa viacerých ukazovateľov (opatrnejších ukazovateľov než priemery zaznamenané v sektore) je totiž hodnota podniku asi 28,7 milióna EUR, ako je znázornené v schéme 5.

Schéma 5

Hodnota podniku IFB

(v miliónoch EUR)



Zdroj: IFB; Analyst reports

(143) Belgická vláda sa domnieva, že reálne výsledky, ktoré IFB dosiahla v rokoch 2003, 2004 a 2005 potvrdzujú aj to, že ocenenie DCF a predpoklady, na ktorých ocenenie spočíva, boli realistické.

(144) Belgická vláda sa nazdáva, že k vypočítanej hodnote IFB bez účastí a rezerv treba pripočítať účasti vlastnené spoločnosťou IFB, t. j. sumu 1,9 milióna EUR, ktorá je započítaná do aktív v súvahe IFB k 31. decembru 2002.

(145) Celková hodnota podniku IFB vrátane účastí teda predstavuje 31 miliónov EUR k 31. decembru 2002.

(146) Podľa belgickej vlády treba od tejto hodnoty podniku vždy odpočítať hodnotu rezerv, ktorá sa odhaduje na 34,2 milióna EUR ([19]), ako aj finančný dlh, ktorý predstavuje 15 miliónov EUR.

(147) Z toho vyplýva čistá hodnota – 18,2 milióna EUR za účasť SNCB v IFB v prípade alternatívy udržania činnosti. Tento výpočet je znázornený v schéme 6.

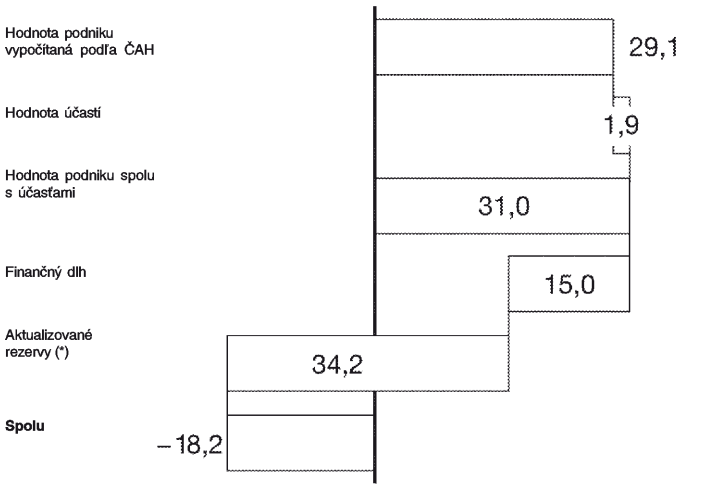
(148) Rovnako ako pri predošlom odhade nákladov znášaných spoločnosťou SNCB v prípade likvidácie IFB výpočty neberú do úvahy dlhy 63 miliónov EUR na základe faktúr neuhradených za obdobie od roku 2000 do roku 2002.

([19]) Táto hodnota je výsledkom aktualizácie peňažných tokov spojených s rezervami 40,8 milióna EUR, vykázanými v súvahe k 31.12.2002.

Schéma 6

Hodnotenie alternatívy investícií, január 2003

(v miliónoch EUR)



(*) ČAH všetkých rezerv uvedených v súvahe ku koncu roka 2002 vyplatených v rokoch 2003 až 2006 '

Zdroj: IFB

c) ***Vzájomné porovnanie oboch alternatív a záver***

(149) Podľa analýzy uskutočnenej belgickou vládou sú výsledky oboch alternatív takéto:

— čisté náklady SNCB na konkurz a likvidáciu IFB by prestavovali čistú stratu 161,8 milióna EUR (v revidovanom odhade sa uvádza suma 70,6 milióna EUR),

— rozhodnutie investovať 15 miliónov EUR s cieľom umožniť IFB udržať svoju činnosť by pre SNCB znamenalo veľké zmiernenie poklesu jej hodnoty, ktorý by nebol viac ako 18,2 milióna EUR, čo predstavuje zisk 143,6 milióna EUR oproti alternatíve konkurzu a likvidácie (52,4 milióna EUR v porovnaní s revidovaným odhadom).

(150) Belgická vláda sa ďalej domnieva, že SNCB tým, že poskytla predmetné opatrenia, konala tak, ako by konal súkromný investor v trhovom hospodárstve.

3.2.4. *Neexistencia narušenia hospodárskej súťaže.*

(151) Belgicko sa nakoniec nazdáva, že pokiaľ ide o časť opatrení, ktorá slúžia na financovanie stiahnutia kapitálu investovaného do dcérskych spoločností vo Francúzsku, pomoc, ktorej výška sa prísne obmedzuje na náklady skutočne vynaložené na ukončenie činnosti, nemožno považovať za spôsobujúcu narušenie hospodárskej súťaže. Aj preto táto časť financovania nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 87 ods. 1.

3.3. **Zlučiteľnosť opatrení na záchranu s usmerneniami**

3.3.1. *IFB nie je novovzniknutý podnik*

(152) Belgicko zastáva názor, že keďže IFB bola založená v roku 1923 a zlúčením formou pohltenia nadobudla v roku 1998 spoločnosť, ako aj odvetvie činností (pozri opis v časti 2 tohto rozhodnutia), je nepopierateľné, že IFB má od 80. rokov právnu subjektivitu a teda ju nemožno považovať za „novovzniknutý podnik“.

3.3.2. *Opatrenia na záchranu sú zlučiteľné s usmerneniami z roku 1999*

(153) Podľa belgickej vlády viac ako dvanásťmesačné trvanie opatrení na záchranu nemá mať za následok vylúčenie zlučiteľnosti týchto opatrení so spoločným trhom na základe usmernení z roku 1999. Belgicko sa domnieva, že SNCB udržiavala opatrenia na záchranu s jediným cieľom – pokryť obdobie, ktoré Komisia potrebuje na prijatie konečného rozhodnutia o tomto prípade.

(154) Keďže bod 24 usmernení z roku 1999 ustanovuje, že povolenie opatrení na záchranu zostáva v platnosti až dovtedy, kým Komisia neprijme rozhodnutie o pláne reštrukturalizácie, belgické orgány žiadajú Komisiu, aby sa neodvolávala na dĺžku trvania svojho vlastného postupu rozhodovania o opatreniach na záchranu s cieľom napadnúť dobu zachovávania týchto opatrení a aby opatrenia na záchranu schválila na základe bodu 24 usmernení z roku 1999.

(155) Belgické orgány sa domnievajú, že pozastavenie zvýšenia základného imania na dobu zisťovania zo strany Komisie nevyhnutne predpokladalo dočasné a odvolateľné zachovanie platobnej lehoty, ktorá bola poskytnutá IFB v rámci opatrení na záchranu, pretože jedinou alternatívou bolo ohlásenie konkurzu. Podľa belgických orgánov Komisia nemala ani raz v priebehu zisťovania výhrady k dočasnému zachovaniu opatrení na záchranu.

3.3.3. *Opatrenia na reštrukturalizáciu sú zlučiteľné s usmerneniami z roku 1999*

3.3.3.1. Uplatniteľnosť usmernení z roku 1999

(156) Belgicko sa domnieva, že záväzok SNCB uskutočniť zvýšenie základného imania IFB treba analyzovať so zreteľom na usmernenia z roku 1999, a nie z roku 2004.

(157) Na podporu tohto stanoviska Belgicko dôvodí, že sú splnené obe podmienky uplatniteľnosti usmernení z roku 1999 stanovené Komisiou v bode 240 rozhodnutia o začatí konania. Pripomíname, že v bode 240 rozhodnutia o začatí konania Komisia uviedla, že pokiaľ ide o výklad bodov 102 až 104 usmernení z roku 2004 v súvislosti s týmto prípadom, „ak SNCB prijme rozhodnutie neposkytnúť IFB novú výhodu a ak bol predložený dôkaz, že SNCB sa zaviazala premeniť svoje pohľadávky na kapitál pred uverejnením usmernení z roku 2004, Komisia by vo svojom konečnom rozhodnutí mala preskúmať pomoc, ktorú SNCB poskytla IFB na základe usmernení z roku 1999“.

(158) Pokiaľ ide o prvú podmienku, Belgicko uvádza, že svojou odpoveďou na list o začatí konania stiahlo dodatočné zvýšenie základného imania notifikované 28. januára 2005, takže prvá podmienka bola splnená.

(159) Čo sa týka druhej podmienky, Belgicko sa domnieva, že nemožno poprieť, že v súčasnosti navrhované zvýšenie základného imania sa uskutočnilo dohodou zmluvných strán pod podmienkou odkladu súhlasu Komisie, v rámcovej zmluve zo 7. apríla 2003.

(160) V snahe podčiarknuť tento bod belgické orgány upozorňujú Komisiu na:

— bod 4 úvodnej časti rámcovej zmluvy zo 7. apríla 2003, ktorým sa potvrdzuje, že správna rada SNCB už potvrdila zvýšenie základného imania IFB,

— článok 4 uvedenej zmluvy, v ktorej sa potvrdzuje obojstranný záujem strán uskutočniť zvýšenie základného imania IFB,

(161) Pokiaľ ide o druhý bod, belgické orgány pripomínajú, že v belgickom práve (právo uplatniteľné v rámcovej zmluve) vzniká zmluva na základe samotnej vôle zmluvných strán a v tomto prípade vraj článok 4 rámcovej zmluvy výslovne a jednoznačne potvrdzuje jednotnú vôľu SNCB a IFB uskutočniť zvýšenie základného imania IFB prostredníctvom premeny pohľadávok SNCB u IFB na kapitál so spätnou platnosťou k 7. aprílu 2003.

(162) Belgické orgány pripomínajú, že v belgickom práve záväzky podliehajúce odkladnej podmienke zostávajú plne záväzné a uskutočnenie odkladnej podmienky má spätný účinok na zmluvu, ktorá nadobúda účinnosť k dátumu podpisu zmluvy.

3.3.3.2. Opatrenia maximálne zmierňujúce narušenie hospodárskej súťaže

(163) Belgické orgány všeobecne zdôrazňujú, že trhové podiely IFB sú podstatne pod úrovňou 10 % na trhoch, na ktoré sa vzťahuje tento prípad. Domnievajú sa teda, že vplyv danej štátnej pomoci na hospodársku súťaž nemožno považovať za veľký. Predovšetkým pripomínajú, že v zmysle bodu 36 usmernení z roku 1999 „ak je/sú [daný/dané] trhový podiel alebo trhové podiely podniku [príjemca pomoci] zanedbateľné, musí/musia sa považovať za nespôsobujúce neoprávnené narušenie hospodárskej súťaže“ ([20]) a že v zmysle článku 81 ods. 1 zmluvy Komisia považuje vplyv dohôd uzavretých podnikmi s trhovými podielmi pod úrovňou 10 % na hospodársku súťaž za zanedbateľný ([21]).

(164) Pokiaľ ide osobitne o činnosti IFB Logistics a IFB Terminal, belgické orgány predkladajú tieto pripomienky:

(165) *Zmierňujúce opatrenia na trh prekládky tovaru*. Belgická vláda poznamenáva, že podiel IFB na trhu terminálov v regióne Antverpy je menší ako 7 % a že trh terminálov v tomto regióne zaznamenal počas obdobia rokov 2002 – 2005 mieru rastu v priemere 10,7 % ročne, kým objemy prepravené spoločnosťou IFB sa v priemere zvýšili iba o 4,1 % ročne.

(166) Belgická vláda upozorňuje, že implementáciou plánu reštrukturalizácie IFB značne znížila svoju kapacitu prekládky, ako sa opisuje v časti 2 listu o začatí konania (body 25 až 29). So zreteľom na okolnosť, že s výnimkou terminálu DPD sa všetky aktíva k dnešnému dňu stále využívajú, sa belgické orgány domnievajú, že prevody treba posudzovať ako reálne a podstatné kompenzačné opatrenia. Podľa belgickej vlády znamenajú všetky prevody zníženie kapacity IFB z 1,5 milióna TEU v roku 2002 na 1,1 milióna TEU koncom roka 2005, t. j. zníženie o 27 %.

([20]) Pozri usmernenia z roku 1999, bod 36.
([21]) Pozri najmä usmernenia o uplatňovaní článku 81 ods. 3 zmluvy (Ú. v. EÚ C 101, 27.4.2004, s. 97), najmä bod 24.

(167) Belgické orgány ďalej uvádzajú, že uplatňovanie plánu reštrukturalizácie spoločnosťou IFB nebolo sprevádzané cenovými opatreniami, ktorých účelom alebo následkom bolo zvýšenie trhového podielu IFB. Poznamenávajú, že IFB zvýšila svoje ceny v priemere o 4,2 % ([22]), kým priemerná ročná miera inflácie bola 1,9 %.

(168) *Zmierňujúce opatrenia na trhu logistiky*. V liste o začatí konania (odseky 258 – 260) sa uvádza, že „navrhované" opatrenia sa netýkajú trhu logistiky a že IFB mohla zvýšiť svoj objem na tomto trhu. Belgické orgány predkladajú päť argumentov na dôkaz toho, že na trhu logistiky boli prijaté dostatočné zmierňujúce opatrenia.

(169) Po prvé, IFB údajne prijala opatrenia, ktoré privodili zmenšenie jej kapacity na trhu logistiky. Celkový počet vozňov, ktoré vlastní IFB alebo ktoré sú predmetom dlhodobého prenájmu, sa zmenšil zo 744 jednotiek v roku 2002 ([23]) na 377 jednotiek začiatkom roku 2006 ([24]). Údajne to teda znamená zníženie o 49 %.

(170) Zníženie logistickej kapacity IFB vraj vyplynulo aj zo skutočnosti, že podiel IFB v spoločnosti CNC (v súčasnosti Naviland Cargo) sa od roku 2002 zmenšil z 10 % na súčasné 2 %.

(171) Po druhé, belgické orgány sa domnievajú, že trhový podiel IFB na trhu logistiky je výrazne pod úrovňou 5 %, ak sa zemepisný rozsah tohto trhu obmedzí na belgické územie. Preto si treba v zmysle bodu 36 usmernení položiť otázku, či sa vplyv na hospodársku súťaž v jednotlivých prípadoch štátnej pomoci môže považovať za značný. Podľa belgických orgánov nemožno IFB vôbec považovať za schopnú mať značný vplyv na hospodársku súťaž na trhu logistiky. Z rovnakého dôvodu možno podľa belgických orgánov len ťažko považovať narušenie hospodárskej súťaže spôsobené pomocou poskytnutou spoločnosti IFB za značné, keďže na zmiernenie nepriaznivých dôsledkov pre konkurentov IFB sú potrebné len veľmi obmedzené opatrenia.

(172) Po tretie, belgické orgány navrhujú preskúmať vývoj logistickej činnosti IFB s cieľom úplne vyvrátiť tvrdenie Komisie, že IFB *„podstatne zvýšila svoj objem na tomto trhu"* počas predmetného obdobia. Podľa belgických orgánov bude totiž potrebné zohľadniť nasledujúce skutočnosti:

— pre segment kombinovanej dopravy (intermodálnej) zaznamenali objemy prepravené spoločnosťou IFB medziročný rast 9,9 % počas obdobia rokov 2002 – 2005, čo je menej ako priemerný medziročný rast 12 % zaznamenaný v regióne ARA za rovnaké obdobie,

— v segmente konvenčnej dopravy je IFB úplne okrajovým hospodárskym subjektom, aj za predpokladu zúženia trhu na Belgicko. Podiel IFB na tomto trhu je totiž z hľadiska objemu i hodnoty menší ako 1 %.

(173) Okrem toho, podľa belgickej vlády je vraj rast obratu IFB v rámci jej logistickej činnosti sčasti spôsobený rastom podsegmentu „bulk" (preprava voľne uloženého tovaru). V roku 2003 predstavoval obrat IFB dosiahnutý v rámci prepravy voľne uloženého tovaru iba 3,3 milióna EUR. V roku 2004 IFB získala dve zmluvy o preprave voľne uloženého tovaru v značnom objeme. Po prvé zmluvu o preprave uhlia […], na základe ktorej sa dosiahol obrat […] v roku 2004 a obrat […] v roku 2005. Po druhé, zmluvu o preprave voľne uložených granulátov, ktorá priniesla zvýšenie obratu […] v roku 2004 a zvýšenie obratu […] v roku 2005. IFB realizovala v rámci týchto dvoch zmlúv ziskové rozpätie, čo jasne potvrdzuje, že IFB neuplatnila postupy narúšajúce hospodársku súťaž.

([22]) Údaj o priemernom zvýšení cien bol získaný na základe porovnania terminálov podľa ich obratov.
([23]) IFB bola vlastníkom 368 vozňov a uzavrela zmluvu o dlhodobom prenájme 376 ďalších vozňov.
([24]) Začiatkom roka 2006 bola IFB vlastníkom 204 vozňov a uzavrela zmluvy o dlhodobom prenájme 173 ďalších vozňov.

(174) Po štvrté, belgická vláda sa domnieva, že sprístupnenie terminálov spoločnosťou IFB jej konkurentom na trhu logistiky treba takisto považovať za významné zmierňujúce opatrenie.

(175) Po piate, belgická vláda sa nazdáva, že obmedzené narušenie hospodárskej súťaže, ktoré vraj možno považovať za dôsledok pomoci na reštrukturalizáciu IFB, je ešte viac zmiernené týmito faktormi:

— liberalizácia železničnej nákladnej dopravy v Belgicku. Belgické orgány totiž sprístupnili tento trh konkurencii (od marca 2003 pre medzinárodnú dopravu s následnou úplnou liberalizáciou trhu 1. januára 2007) ([25]) v súlade s uplatniteľnými európskymi predpismi. Toto sprístupnenie trhu čoskoro prejavilo svoje účinky, ako sa ukazuje na činnosti spoločností DLC a najnovšie Fret SNCF. Vo svojom rozhodnutí N 386/2004, Fret SNCF, Komisia považovala túto liberalizáciu za kompenzačné opatrenie v prospech konkurentov,

— niekoľkí ďalší konkurenti SNCB/IFB (medzi nimi Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex a ACTS) s najvyššou pravdepodobnosťou už dostali alebo čoskoro dostanú prevádzkové povolenia,

— SNCB (B-Cargo) poskytuje už teraz konkurentom IFB služby ťažných zariadení, či už ide o dodávateľov kombinovanej (*intermodálnej*) dopravy, ako sú HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas / DHL Express Cargo a ICF alebo dodávateľov „forwarding" služieb, ako sú Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret a East Rail Expedition,

— ako Komisia zdôrazňuje vo svojom rozhodnutí v prípade N 386/2004, Fret SNCF, podmienky pre železničnú a cestnú dopravu nie sú rovnaké a sú v neprospech železničnej dopravy.

(176) Podľa belgickej vlády viedli liberalizačné opatrenia k podstatnému zvýšeniu kapacity na trhu logistiky, ako vraj potvrdzuje činnosť konkurentov IFB v priebehu rokov 2003 – 2005. Podľa belgickej vlády sa hospodárska súťaž koncentrovala v intermodálnom segmente, kde päť konkurentov IFB uviedlo do prevádzky 12 nových spojení.

3.3.3.3. Obmedzenie zvýšenia základného imania na minimum.

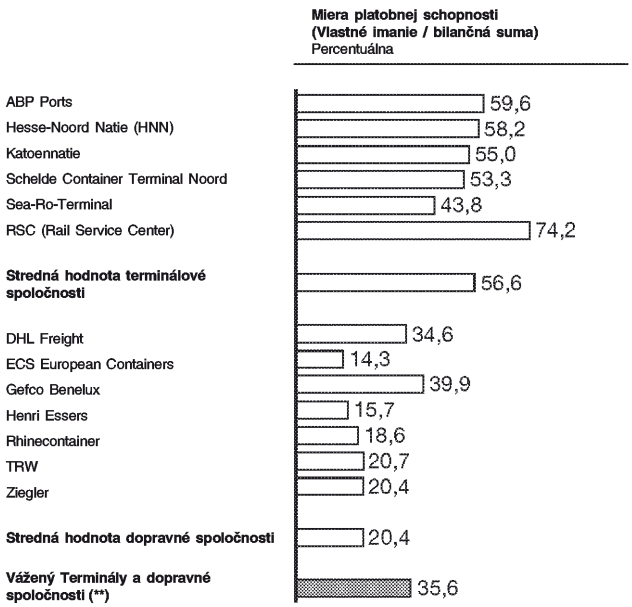
(177) Podľa belgickej vlády SNCB a IFB uskutočnili hĺbkovú analýzu nedostatku kapitálu spoločnosti IFB na základe výsledkov k 31. decembru 2005 a odhadov na rok 2006. Cieľom bolo umožniť spoločnosti IFB pokračovať v týchto činnostiach na trhu prekládky tovarov a na trhu logistiky a zároveň si zachovať mieru platobnej schopnosti porovnateľnú s mierou platobnej schopnosti konkurentov tejto spoločnosti na uvedených trhoch.

(178) K informáciám poskytnutým pred prijatím rozhodnutia o začatí konania (pozri body 265 až 269) SNCB a IFB zozbierali dodatočné údaje o priemerných mierach platobnej schopnosti jednak za konkurentov IFB prevádzkujúcich terminály a jednak za dopravné spoločnosti, ktoré konkurujú IFB. Miery platobnej schopnosti (ktorými treba rozumieť vzťah medzi vlastným imaním a celkovým kapitálom vykázaným v súvahe) predmetných spoločností sú uvedené v schéme 16.

([25]) Toto úplné sprístupnenie trhov, ktoré je ustanovené smernicou 91/440/ES, sa ustanovilo kráľovským dekrétom z 13. decembra 2005.

Schéma 16

Miera platobnej schopnost – vzorka porovnateľných spoločností, 2004 (*)



(*) Údaje z roku 2003 boli použité pre ABP, HNN a terminál v Sea-Rocar, pretože ich ročné účtovné závierky za rok 2004 neboli ešte uverejnené.
(**) Vážená podľa použitia aktív IFB (42 % terminály, 58 % doprava).

Zdroj: Belfirst; Amadeus; IFB

(179) Zo schémy 16 vyplýva, že stredná hodnota mier platobnej schopnosti prevádzkovateľov terminálov je 56,6 %, kým stredná hodnota mier platobnej schopnosti je 20,4 %. Od tej doby, čo je IFB aktívna v oboch sektoroch, je miera platobnej schopnosti IFB podľa uvedených kritérií najmenej 35,6 %. Táto percentuálna sadzba sa vypočíta týmto vážením prevádzkového investičného majetku IFB:

— 42 % prevádzkového investičného majetku IFB (posúdeného podľa jeho čistej účtovnej hodnoty, t. j. po uskutočnení amortizácie a odpisov) je dotknutých terminálovou činnosťou,

— 58 % prevádzkového investičného majetku IFB je dotknutých dopravnou činnosťou („logistics“).

(180) Belgické orgány upozorňujú, že miera platobnej schopnosti IFB je na rovnakej úrovni ako skutočná miera platobnej schopnosti spoločností ako Gosselin (38,9 %) a Hupac (34,9 %), ktoré rovnako ako IFB kombinujú prevádzku terminálov s činnosťami logistiky.

(181) Na základe miery cieľovej platobnej schopnosti IFB 35,6 % a celkového dlhu 128,1 milióna EUR (odhad k 30. júnu 2006) by teda zvýšenie základného imania IFB malo podľa výpočtov belgických orgánov obsahovať premenu dlhu na kapitál najmenej vo výške 95,3 milióna EUR.

3.3.3.4. Vlastný príspevok IFB

(182) Podľa belgických orgánov predstavuje celkový príspevok SNCB na reštrukturalizáciu IFB 95,3 milióna EUR, čo je suma plánovaného zvýšenia základného imania. Od tejto sumy treba odpočítať sumy, ktoré boli určené francúzskej časti skupiny, t. j. 39,1 milióna EUR. Zostatok, t. j. 56,2 milióna EUR, vraj predstavuje príspevok SNCB na reštrukturalizáciu činností skupiny mimo Francúzska.

(183) Belgické orgány ďalej spresňujú, že nedostatok vlastných zdrojov na činnosti IFB mimo Francúzska na obdobie reštrukturalizácie (od 1. januára 2003 do 30. júna 2006) predstavoval 106,3 milióna EUR. SNCB vykryje z tejto sumy 56,2 milióna EUR a 50,1 milióna EUR sa vykryje z vlastných zdrojov IFB. Príspevok IFB na celkové náklady na reštrukturalizáciu činností v Belgicku bude predstavovať 47,1 %.

(184) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené podrobné údaje o financovaní:

Nedostatok vlastných zdrojov a zdroje financovania

(za predpokladu pokrytia „nákladov“ na reštrukturalizáciu premenou pohľadávky 63 mil. EUR)

(v EUR)

		Reštrukturalizovaná časť	Stiahnutie investovaného kapitálu	Spolu
Obdobie: 1.1.2003 – 30.6.2006				
A	**Nedostatok vlastných zdrojov**			
A.1	Náklady na reštrukturalizáciu			
A.1.1	Hrubá prevádzková strata („cash drain“) okrem ziskov z produktivity	– 27 916		– 27 916
A.1.2	Mimoriadne náklady	– 32		– 32
A.2.	Nedostatok kapitálu počas reštrukturalizácie			
A.2.1	Zmena v potrebe prevádzkového kapitálu (zvýšenie)	– 7 685	– 8 000	– 16 559
A.2.2	Reprodukčné investície do nefinančného majetku	– 6 611		– 8 611
A.2.3	Investície do finančného majetku (účasti)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3	Splatenie dlhov a úrokov			
A.3.1	V prospech iných veriteľov (finančných) ako SNCB			
A.3.1.1	Splatenie úrokov	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2	Splatenie finančného dlhu	– 16 559		– 16 559
A.3.2	V prospech SNCB			
A.3.2.1	Splatenie dlhu z obdobia spred roku 2003	– 33 200	– 29 900	– 53 000
A.3.2.2	Splatenie úrokov nahromadených k 30.6.2005 z dlhu spred roku 2003	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3	Splatenie úrokov nahromadených k 30.6.2005 z výhodného úveru	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4	Splatenie úrokov nahromadených v druhom polroku 2005 a prvom polroku 2006	– 3 100	– 2 100	– 6 200
A.4	Dane (vyrovnanie zdaňovacieho obdobia 1999)	– 77		– 77
	Nedostatok zdrojov spolu (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(v EUR)

		Reštrukturalizovaná časť	Stiahnutie investovaného kapitálu	Spolu
B	**FINANCOVANIE VLASTNÝMI PROSTRIEDKAMI IFB:**			
B.1.	Financovanie SNCB			
B.1.1	Výhodný úver (následne sa má premeniť na kapitál)	13 300	1 700	15 000
B.1.2	Zvýšenie základného imania (na základe premeny výhodného úveru)	42 920	37 380	90 300
	Celkový príspevok SNCB (Medzisúčet B.1)	***56 220***	***39 080***	***95 300***
B.2	Financovanie vlastnými prostriedkami IFB:			
B.2.1	Zisky z produktivity:			
B.2.1.1	Čiastočné alebo úplné vyrovnanie hrubej prevádzkovej straty v položke A.1.1	26 167		26 167
B.2.1.2	Hrubý prevádzkový prebytok v r. 2004, 2005 a 2006	10 429		10 429
B.2.2	Finančné príjmy	1 368		1 368
B.2.3	Zmena v nedostatku prevádzkového kapitálu (zníženie)	2 687		2 687
B.2.4	Predaj nefinančného majetku (hlavne terminálu OCHZ v roku 2004)	4 771		4 771
B.2.5	Predaj finančného majetku (účasti)	1 267	8 020	9 287
B.2.6	Finančný dlh na základe zmluvy s úverovou inštitúciou	3 300		3 300
B.2.7	Mimoriadne príjmy	1 105		1 105
	Celkový príspevok IFB (Medzisúčet B.2)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Zdroje spolu (B.1 + B.2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	Financovanie SNCB v % spolu	52,9 %		
	Financovanie IFB v % spolu	47,1 %		
		VLASTNÝ PRÍSPEVOK	SÚKROMNÝ INVESTOR	

(185) Belgicko uvádza k tejto tabuľke nasledujúce spresnenia.

(186) Nedostatok vlastných zdrojov sa týka týchto kategórií:

— Priame náklady na reštrukturalizáciu (oddiel A.1): tieto náklady zahrnujú najmä kumulovanú hrubú prevádzkovú stratu („cash drain“) bez zohľadnenia ziskov z produktivity. Keby sa nevzali do úvahy zisky z produktivity, ktoré IFB dosiahla v priebehu realizácie svojho plánu reštrukturalizácie, hrubá prevádzková strata v roku 2003, 2004 a 2005 by bola rovnaká ako v roku 2002, čo predstavuje ročnú sumu na financovanie 8 miliónov EUR, ako sa uvádza v tabuľke nižšie. Nedostatok vlastných zdrojov na rok 2006 sa znížil na polovicu tejto sumy za predpokladu zvýšenia základného imania k 30. júnu 2006. Celková hrubá prevádzková strata za celé obdobie reštrukturalizácie, ktorú vraj utrpela IFB pri neexistencii ziskov z produktivity, je 27,9 milióna EUR.

(v tis. EUR)

	2002	2003	2004	2005 Odhad	2006 Rozpočet (do 30. júna)	Celé obdobie od r. 2003 do 30.6.2006
Prevádzkový výsledok	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ *Amortizácia a odpisy uplatnené na viazaný kapitál*	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ *Odpisy obežných aktív*	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ *Rezervy*	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Hrubý prevádzkový výsledok	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Hrubá prevádzková strata („cash drain“) pri nezapočítaní ziskov z produktivity		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— Nedostatok vlastných zdrojov počas reštrukturalizácie (kolísanie nedostatku prevádzkového kapitálu a investícií počas reštrukturalizácie, oddiel A.2): tieto náklady spočívajú v investíciách nevyhnutných počas obdobia reštrukturalizácie. Nárast prevádzkového kapitálu bol potrebný na zafinancovanie prebiehajúcich prác, na odstránenie rozdielu medzi obchodnými pohľadávkami a dlhmi a na udržanie dostatočnej likvidity. Boli potrebné reprodukčné investície do dlhodobého hmotného majetku, aby sa počas realizácie plánu reštrukturalizácie mohlo pokračovať v činnostiach IFB. Ich účelom nebolo rozšírenie kapacity IFB, ale skôr investície na reprodukciu majetku s ukončenou životnosťou a odpísaného v plnom rozsahu, ako aj rôznych investícií, ako sú autá, počítače, malé opravy budov atď. Investícia vo výške 0,6 milióna EUR do dlhodobých investícií v roku 2004 bola spojená s reštrukturalizáciou dcérskej spoločnosti IFB Maritime Germany: IFB Maritime Germany bola pohltená spoločnosťou Haeger & Schmidt International a podiel v RKE, ktorého majiteľom bola spoločnosť Haeger & Schmidt International, sa previedol na IFB.

— Úhrada dlhov a úrokov (oddiel A.3): okrem úrokov a úhrad finančných dlhov voči úverovým inštitúciám predstavuje táto kategória úroky a úhrady dlhov voči SNCB. Dlh 33,2 milióna EUR je súčasťou dlhu 63 miliónov EUR, ktorý sa nevzťahuje na dcérske spoločnosti vo Francúzsku. Úroky vo výške 1,4 milióna EUR splatné v roku 2006 sú úrokmi, ktoré nebudú súčasťou zvýšenia základného imania (na obmedzenie zvýšenia základného imania na minimum). Ostatné úroky (v celkovej výške 9,7 milióna EUR) budú súčasťou zvýšenia základného imania. Všetky tieto úroky sú úrokmi z dlhov spojených s činnosťami IFB mimo územia Francúzska.

— Dane (oddiel A.4): dane zaplatené v roku 2004 sú vyrovnaním za zdaňovacie obdobie 1999.

(187) Podľa Belgicka je tento nedostatok vlastných zdrojov čiastočne krytý spoločnosťou IFB a čiastočne spoločnosťou SNCB. Pokiaľ ide o príspevok IFB (oddiel B.2), Belgicko poskytuje tieto doplňujúce informácie:

— počas obdobia reštrukturalizácie IFB dosiahla značné zisky z produktivity (pozri oddiel B.2.1). Tieto výsledky vylepšili hrubý prevádzkový výsledok tak, že strata z roku 2002 sa čiastočne vykryla v roku 2003 a úplne sa vykryla v rokoch 2004, 2005 a 2006. V roku 2004 a 2005 bol navyše vykázaný prebytok, ktorý by mal byť údajne vykázaný aj v roku 2006. Tieto výsledky potvrdzujú odhady uskutočnené na základe informácií, s ktorými sa spoločnosť IFB oboznámila počas vývoja plánu reštrukturalizácie (pozri bod 74 a 75 tohto rozhodnutia),

— rôzne finančné príjmy (oddiel B.2.2): predstavujú 1,4 milióna EUR. Tieto finančné príjmy pochádzajú z úrokov, ktoré sa IFB podarilo nahromadiť na svojich bankových účtoch. Tieto príjmy boli v čase plánu reštrukturalizácie predvídateľné, pretože zodpovedajú úrokom EURIBOR zo súm, ktoré mohla IFB rozumne očakávať na svojich účtoch v rámci odhadov pre svoj plán reštrukturalizácie,

— mimoriadne príjmy (oddiel B.2.8): predstavujú 1,1 milióna EUR. Tieto mimoriadne príjmy pochádzajú zo ziskov, ktoré sa IFB podarilo dosiahnuť predajom 263 vozňov EAOS […]. V roku 2003, počas prípravy plánu reštrukturalizácie, boli tieto zisky predvídateľné, pretože na trhu bol značný dopyt po vozňoch EAOS pre zvýšený dopyt po tomto druhu vozňov vo východnej Európe,

— v rokoch 2004 a 2005 IFB uvoľnila asi 2,7 milióna EUR vďaka zmierneniu nedostatku svojho prevádzkového kapitálu (oddiel B.2.3),

— IFB financovala náklady na reštrukturalizáciu sčasti predajom aktív (oddiely B.2.4 a B.2.5). Okrem predaja rôznych aktív relatívne malej hodnoty je táto časť príspevku tvorená hlavne stiahnutím kapitálu (v roku 2004) investovaného do terminálu OCHZ. Spoluvlastnícke práva (50 %) k tomuto kapitálu investovanému do OCHZ boli postúpené […] (pozri riadok B.2.4 rok 2004) a IFB získala späť dodatočnú sumu 0,9 milióna EUR v prevádzkovom kapitále OCHZ (pozri riadok B.2.5 rok 2004),

— v roku 2003 získala IFB bankovú pôžičku vo výške 2 milióny EUR od ING Bank (pozri riadok B.2.6). V roku 2006 IFB financovala nákup „reach stackers“ prostredníctvom externej pôžičky 1,3 milióna EUR.

(188) Belgicko sa domnieva, že na plán reštrukturalizácie prispelo vlastnými zdrojmi, ako sa to vyžaduje v usmerneniach z roku 1999.

4. HODNOTENIE

4.1. Hodnotenie charakteru pomoci opatrení na záchranu a reštrukturalizáciu

(189) Podľa článku 87 ods. 1 zmluvy *„pomoc poskytovaná štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych zdrojov, ktorá narúša súťaž alebo hrozí narušením súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je – pokiaľ to ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi – nezlučiteľná so spoločným trhom“*.

4.1.1. *Pomoc poskytovaná štátom alebo zo štátnych prostriedkov*

(190) Najprv sa natíska otázka, či bola finančná podpora SNCB v prospech spoločnosti IFB *„poskytnutá štátmi alebo zo štátnych zdrojov“*. Podľa judikátu vo veci *Stardust Marine* Súdneho dvora Európskych spoločenstiev ([26]) je toto kritérium splnené, ak ide o štátne zdroje a ak bolo rozhodnutie o poskytnutí ovplyvnené štátom, t. j. Belgickom.

4.1.1.1. Štátne prostriedky

(191) Komisia konštatuje, že SNCB je štátny podnik v zmysle článku 2 smernice 80/723/EHS: belgický štát vlastní 100 % upísaného imania SNCB a správnu radu, ako aj ustanoveného administrátora, vymenúva kráľ dekrétom odsúhlaseným v rade ministrov. To znamená, že kritériá z článku 2 ods. 2 písm. a) a c) uvedenej smernice sú splnené.

(192) V tejto súvislosti „… treba pripomenúť, že už z judikátu Súdneho dvora vyplýva, že článok 87 ods. 1 Zmluvy o ES obsahuje všetky peňažné prostriedky, ktoré verejné orgány môžu účinne uplatniť na podporu podnikov […]. Preto aj keď sumy zodpovedajúce predmetnému opatreniu nie sú stále vo vlastníctve štátnej pokladnice, skutočnosť, že sú nepretržite pod kontrolou štátu, a teda k dispozícii príslušným vnútroštátnym orgánom, stačí na to, aby sa kvalifikovali ako štátne zdroje“ ([27]).

(193) Komisia v liste o začatí konania (bod 136 až 138) ďalej uviedla, že sumy poskytnuté spoločnosti sa mali kvalifikovať ako štátne zdroje.

([26]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, uvedený v poznámke pod čiarou č. 12, bod 37.

([27]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, uvedený v poznámke pod čiarou č. 12, bod 37.

(194) Belgicko popiera, že všetky zdroje, ktorými SNCB disponuje, sú štátnymi zdrojmi. Komisia odpovedá na tri argumenty Belgicka takto:

(195) Navrhované rozlíšenie medzi zdrojmi SNCB určenými na úlohy verejnej služby nie je z hľadiska rozsudku vo veci *Stardust Marine* relevantné. Tento rozsudok sa totiž týkal zdrojov verejnej banky, čo jasne dokazuje, že zdroje verejného podniku určené na obchodné činnosti môžu byť takisto štátnymi prostriedkami.

(196) S argumentom, že Belgicko nedisponuje majetkom SNCB, ktorý je určený na predmet podnikania SNCB, takisto nemožno súhlasiť. Skutočnosť, že Belgicko vlastní 100 % základného imania SNCB, že tento kapitál je neustále kontrolovaný štátom a že štát môže kedykoľvek prijať rozhodnutie o privatizácii SNCB, svedčí o tom, že belgický štát disponuje majetkom SNCB. Komisia okrem toho poznamenáva, že belgický štát vymenúva administrátorov dozornej rady, ako aj ustanoveného administrátora, čím nadobúda určitú kontrolu nad podnikom.

(197) Argument, že opatrenia SNCB v prospech IFB vraj neprivodili stratu na majetku belgického štátu je nepravdivý v týchto skutočnostiach: keďže je Belgicko vlastníkom SNCB, akákoľvek zlá investícia, ktorá znižuje hodnotu SNCB, znižuje aj hodnotu majetku belgického štátu.

(198) Komisia teda dospela k záveru, že skúmané opatrenia boli financované zo štátnych zdrojov.

4.1.1.2. Pripísateľnosť opatrení štátu

(199) Pokiaľ ide o nutnosť pripísať opatrenia dotknutému štátu, v rozsudku *Stardust Marine* sa spresňuje, že „…samotná skutočnosť, že štátny podnik je pod kontrolou štátu, nestačí na to, aby mohli byť opatrenia prijaté podnikom, akými sú opatrenia predmetnej finančnej podpory, pripísateľné štátu. Zároveň treba preskúmať, či verejné orgány treba považovať za zapojené nejakým spôsobom do prijatia týchto opatrení ….“ ([28]).

(200) Z judikátu Súdneho dvora teda vyplýva, že Komisia musí preskúmať kritérium pripísateľnosti opatrení štátu v jednotlivých prípadoch. Súdny dvor všeobecne pripúšťa, že *„… tretia strana bude v konkrétnom prípade len veľmi ťažko dokazovať, najmä kvôli výsadným vzťahom medzi štátom a verejným podnikom, že opatrenia pomoci prijaté takýmto podnikom boli skutočne prijaté na pokyn verejných orgánov.*“ Podľa uvedeného judikátu *„… treba uznať, že pripísateľnosť štátu opatrenia pomoci realizovaného podnikom možno vyvodiť zo súboru indícií, ktoré vyplývajú z okolností prípadu a z kontextu, v ktorom bolo prijaté dané opatrenie*“ ([29]).

(201) Súdny dvor ďalej objasňuje, aké kritériá sa môžu použiť na preukázanie pripísateľnosti opatrení štátu:

„Pripísateľnosť štátu opatrenia pomoci realizovaného verejným podnikom sa môže vyvodiť zo súboru indícií ktoré vyplývajú z okolností prípadu a z kontextu, v ktorom bolo prijaté dané opatrenie. V tejto súvislosti Súdny dvor už zohľadnil skutočnosť, že dotknutá organizácia nemôže prijať sporné rozhodnutie bez toho, aby zohľadnila požiadavky verejných orgánov (pozri najmä uvedený rozsudok Van der Kooy a ostatní/Komisia, bod 37) alebo aby okrem základných prvkov spájajúcich so štátom verejné podniky, prostredníctvom ktorých sa pomoc poskytla, zohľadnila smernice výboru comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) (vyššie uvedené rozsudky z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia, C-303/88, body 11 a 12, ako aj Taliansko/Komisia, C-305/89, body 13 a 14).

V prípade potreby by na určenie pripísateľnosti štátu opatrenia pomoci prijatého verejným podnikom mohli byť relevantné ďalšie indície, akými sú najmä jeho začlenenie do štruktúr verejnej správy, charakter jeho činností a výkon týchto činností na trhu za obvyklých podmienok hospodárskej súťaže so súkromnými hospodárskymi subjektmi, právne postavenie podniku v tom zmysle, či je podnik predmetom verejného práva alebo všeobecného podnikového práva, intenzita dohľadu zo strany verejných orgánov nad riadením podniku alebo akákoľvek iná indícia dokazujúca v konkrétnom prípade zapojenie verejných orgánov do prijatia opatrenia alebo nepravdepodobnosť, že by verejné orgány neboli do prijatia opatrenia zapojené, aj so zreteľom na rozsah opatrenia, jeho obsah alebo podmienky, ktoré obsahuje“ ([30]).

(202) V liste o začatí konania (body 140 až 150) Komisia rozlišuje v súvislosti s pripísateľnosťou opatrenia štátu medzi obdobím pred uzavretím rámcovej zmluvy 7. apríla 2003 a obdobím po uzavretí tejto zmluvy. Z hľadiska pripomienok Belgicka sa zdá vhodnejšie rozlíšenie medzi tromi rôznymi obdobiami:

([28]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, uvedený v poznámke pod čiarou č. 12, body 52 a 55.

([29]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, uvedený v poznámke pod čiarou č. 12, body 53 a 54.

([30]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, uvedený v poznámke pod čiarou č. 12, body 55 a 57.

— obdobie do 19. júla 2002 (dátum rozhodnutia správnej rady SNCB schváliť poskytnutie hotovostnej zálohovej platby a súhlasiť so zvýšením základného imania pre IFB bol „pravdepodobný“);

— obdobie od 19. júla 2002 do 20. decembra 2002 (dátum rozhodnutia správnej rady SNCB, ktorým sa schvaľuje zásada zvýšenia základného imania IFB a povoľuje sa riadiacemu výboru prerokovať rámcovú zmluvu zo 7. apríla 2003),

— obdobie po 20. decembri 2002

Doba pred rozhodnutím správnej rady z 19. júla 2002

(203) Pokiaľ ide o dobu pred rozhodnutím správnej rady, natíska sa otázka, či tolerancia, o ktorej podáva dôkaz vedenie (riadiaci výbor) SNCB tým, že od IFB nepožaduje platbu za poskytovanie dopravných služieb od roku 2000, je ovplyvnená belgickým štátom. Komisia vo svojom liste o začatí konania (body 141 až 142) vyslovila pochybnosti, či rozhodnutie akceptovať systematické neuhrádzanie faktúr v období od konca roku 2000 do začiatku roku 2003 bolo prijaté bez zásahu belgických orgánov.

(204) Podľa odpovede belgickej vlády bola správna rada SNCB informovaná o tomto postupe až 19. júla 2002; vládny komisár bol o ňom informovaný v rovnakom čase. Komisia nedostala žiadnu pripomienku od tretích strán.

(205) Komisia našla v zápisniciach z rozpráv v komore a v senáte zo 6. marca 2002, z 24. januára 2002 a z 28. februára 2002 poznámky o IFB v kontexte širšej diskusie poslancov a senátorov o sprístupnení trhu železničnej dopravy a prípadu ABX. V nadväznosti na to požiadala belgickú vládu, aby jej odovzdala štúdie Boston Consulting Group a Team Consult spomenuté počas rozpráv, ako aj rozhodnutie belgickej vlády z 22. februára 2002, ktoré bolo takisto predmetom rozpráv.

(206) Analýzou týchto dokumentov sa nepodarilo odhaliť indície o tom, že by belgická vláda ovplyvňovala rozhodnutia SNCB týkajúce sa budúcnosti IFB.

(207) Následne sa natíska otázka, či tolerancia vedenia štátneho podniku tak, ako je opísaná v bode 203 tohto rozhodnutia, mohla byť ovplyvnená belgickým štátom, keďže nie je žiadna indícia o osobitnom zasahovaní do situácie zo strany administratívy.

(208) Podľa zákona z roku 1993, ktorým sa zriaďuje SNCB ako akciová spoločnosť podľa verejného práva, vedenie SNCB, t. j. ustanovený administrátor a členovia riadiaceho výboru, totiž riadia podnik samostatne bez zasahovania verejných orgánov. Keďže chýbajú konkrétne indície svedčiace o zasahovaní štátu do riadenia prípadu IFB, Komisia nutne dospela k záveru, že rozhodnutie vedenia SNCB tolerovať neuhrádzanie faktúr IFB počas obdobia od konca roku 2000 do júla 2002 nemožno pripísať belgickému štátu.

Obdobie medzi rozhodnutím správnej rady z 19. júla 2002 a rozhodnutím správnej rady z 20. decembra 2002

(209) Správna rada SNCB a v rámci nej vládny komisár, ktorý zastupuje záujmy Belgicka v správnej rade SNCB, vedeli už od 19. júla 2002, že IFB neuhrádza svoje faktúry od konca roku 2000 a schválili poskytnutie IFB zálohy 2,5 milióna EUR v priebehu druhého polroka 2002.

(210) Komisia preto musí preskúmať, či kritériá stanovené v judikáte *Stardust Marine* umožňujú pripísať Belgicku toto rozhodnutie správnej rady SNCB. Inými slovami, v tomto prípade treba preskúmať, či prítomnosť vládneho komisára v správnej rade umožňuje i napriek neexistencii konkrétneho zasahovania do daného opatrenia pripísať rozhodnutie belgickému štátu. Z prvkov, ktoré má Komisia k dispozícii, vyplýva, že ani prostredníctvom preskúmania spisu, ani na základe vysvetlení tretích strán, neboli objavené indície svedčiace o tom, že belgická vláda sa pokúsila ovplyvniť rozhodnutie správnej rady z 19. júla 2002. Keďže SNCB je samostatný verejný podnik, ktorý má právnu formu akciovej spoločnosti podľa verejného práva, vo vzťahu k belgickému štátu má správnu autonómiu. Pokiaľ ide o prítomnosť vládneho komisára v správnej rade SNCB, Komisia poznamenáva, že úloha komisára bola obmedzená (pozri aj správu Dvora audítorov na túto tému ([31])): vládny komisár nemohol intervenovať vo veci rozhodnutia z 19. júla 2002, aby nebola dotknutá realizácia úloh verejnej služby SNCB. So zreteľom na výšku pomoci (2,5 milióna EUR) a formu pomoci (hotovostná záloha s úrokmi) treba uviesť, že rozhodnutie sa nemôže dotknúť realizácie úloh verejnej služby SNCB.

([31]) Dvor audítorov: správne využívanie verejných peňazí spoločnosťou SNCB; audit uskutočnený na základe uznesenia Senátu zástupcov z 11. mája 2000; Brusel, máj 2001.

(211) Komisia dospela k záveru, že vzhľadom na tieto skutočnosti poskytnutie zálohy 2,5 milióna EUR spoločnosťou SNCB spoločnosti IFB na udržanie obchodnej činnosti bez akejkoľvek spojitosti s verejnou službou nie je pripísateľné belgickému štátu.

(212) Komisia dospela k záveru, že tento prípad neobsahuje indície o začlenení do verejnej správy, charaktere činností a postavení, na základe ktorých by sa belgickému štátu mohlo pripísať ovplyvnenie rozhodnutia správnej rady z 19. júla 2002 poskytnúť IFB zálohu 2,5 milióna EUR.

Obdobie po rozhodnutí správnej rady z 20. decembra 2002

(213) Dňa 20. decembra 2002 sa správna rada rozhodla uzavrieť rámcovú zmluvu s IFB, ktorá mala obsahovať opatrenia na záchranu, ako aj opatrenia na reštrukturalizáciu a mala vyústiť do zvýšenia základného imania IFB.

(214) Analýza prípadu, ktorú Komisia uskutočnila v liste o začatí konania (body 143 až 150), preukázala tri konkrétne indície svedčiace o tom, že tieto opatrenia na záchranu a reštrukturalizáciu v prospech IFB sú pripísateľné belgickému štátu. Týmito indíciami boli:

— predloženie plánu reštrukturalizácie belgickému štátu na schválenie,

— novinové články svedčiace o silnom vplyve belgickej vlády na SNCB počas roka 2003,

— rozsah, obsah a podmienky rámcovej zmluvy zo 7. apríla 2003.

(215) Vo svojej odpovedi na list o začatí konania belgické orgány popierajú, že tieto tri indície stačia na určenie toho, že opatrenia sú v zmysle judikátu *Stardust Marine* pripísateľné štátu. Komisia opakuje ďalej v texte obsah indícií a vysvetľuje, prečo nemožno prijať argumenty belgickej vlády.

a) *Schválenie verejnými orgánmi (bod 56 rozsudku Stardust Marine)*

(216) Súdny dvor vo svojich rozsudkoch *Van der Kooy*, ([32]) *Taliansko/Komisia* ([33]) a *Komisia/Francúzsko* ([34]) vyvodil pripísateľnosť pomoci štátu, pretože poskytnutie pomoci bolo predložené verejným orgánom na schválenie. V rozsudku *Van der Kooy* stačí tento prvok sám osebe na určenie pripísateľnosti pomoci štátu; v rozsudkoch *Taliansko/Komisia* a *Komisia/Francúzsko* sa schválenie kombinuje s ďalšími prvkami, ktoré poukazujú na vplyv verejných orgánov ([35]). Rozhodnutie *Space Park Development GmbH*, ktoré bolo prvým rozhodnutím Komisie, ktorým sa uplatňuje rozsudok *Stardust Marine*, vyvodilo pripísateľnosť pomoci štátu aj zo skutočnosti, že daná pôžička musela byť schválená orgánmi *Land* v Brémach ([36]). Ďalej aj predloženie opatrenia členskému štátu na schválenie je indíciou pripísateľnosti pomoci štátu.

(217) V tomto prípade článok 2 rámcovej zmluvy zaväzuje správnu radu SNCB a správnu radu IFB predložiť plán reštrukturalizácie na schválenie belgickému štátu ([37]). Táto skutočnosť je teda prvou indíciou pripísateľnosti rozhodnutia SNCB reštrukturalizovať IFB belgickému štátu.

(218) Belgická vláda zdôrazňuje, že na rozdiel od toho, čo bolo stanovené v rámcovej zmluve, SNCB a IFB nakoniec nepredložili plán reštrukturalizácie na schválenie belgickej vláde, pretože by sa tým narušila obchodná autonómia SNCB.

([32]) Rozsudok Súdneho dvora z 2. februára 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV a ostatní/Komisia (C-67/85, C-68/85 a 70/85, Zb. 1988, s. 219).

([33]) Rozsudky Súdneho dvora z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia (C-303/88, Zb. 1991, s. I-1433, a C-305/89, Zb. 1991, s. I-1603).

([34]) Rozsudok Súdneho dvora z 30. januára 1985, Komisia /Francúzsko (290/83, Zb. 1985, s. 439).

([35]) T. j. vymenovanie vedúcich predstaviteľov štátom v prípade rozsudkov *Komisia/Taliansko*; financovanie verejnou inštitúciou, podrobné pravidlá poskytovania, ktoré zodpovedajú pravidlám riadnej štátnej pomoci, predloženie pomoci vládou ako súčasti súboru štátnych opatrení v prípade rozsudku *Komisia /Francúzsko*.

([36]) Rozhodnutie Komisie zo 17. septembra 2003 o štátnej pomoci, ktorú poskytlo Nemecko v prospech Space Park Development GmbH, Ú. v. EÚ L 61, 27.2.2004, s. 66, odôvodnenie 30.

([37]) Pripomeňme si, že článok 4 znie takto: *Strany potvrdzujú svoj zámer začať implementovať nasledujúce opatrenia, pokiaľ budú v súlade s plánom reštrukturalizácie schváleným oboma správnymi radami, belgickým štátom a ak to bude potrebné, EK, a pod podmienkou schválenia akcionármi IFB.*

(219) Ako sa už uviedlo v liste o začatí konania (body 146 a 147), táto skutočnosť fakticky nemala za následok neúčinnosť indície o pripísateľnosti pomoci štátu: je vylúčené, aby obidve zmluvné strany – SNCB a IFB – boli zahrnuté do takejto doložky v zmluve, keby nedošlo k ovplyvneniu belgickou vládou v tomto zmysle.

(220) Skutočnosť, že belgická vláda tvrdí, že formálne nebola konzultovaná vo veci reštrukturalizácie, nestačí na vylúčenie neformálneho ovplyvnenia belgickou vládou počas prípravy rámcovej zmluvy zo 7. apríla 2003, ani na vylúčenie schválenia belgickou vládou. Ako uviedol Súdny dvor v rozsudku Stardust Marine, „… tretia strana bude v konkrétnom prípade len veľmi ťažko dokazovať, najmä kvôli výsadným vzťahom medzi štátom a verejným podnikom, že opatrenia pomoci prijaté takýmto podnikom boli skutočne prijaté na pokyn verejných orgánov“. Na základe toho je samotná skutočnosť, že zmluva uzavretá medzi stranami predpokladá schválenie belgickým štátom, jasnou indíciou o zapojení belgickej vlády.

(221) Vo svojej odpovedi na list o začatí konania belgická vláda vysvetľuje, že doložka obsiahnutá v článku 2 rámcovej zmluvy sa netýkala samotného plánu reštrukturalizácie, ale oznámenia, ktorým išlo Belgicko oznámiť rámcovú zmluvu Komisii.

(222) Komisia sa domnieva, že tento argument nie je presvedčivý: keby strany zúčastnené na rámcovej zmluve mali na mysli iba jej notifikáciu Komisii zo strany Belgicka, výslovne by to uviedli v článku 2 zmluvy. Výklad poskytnutý belgickou vládou je v rozpore s literou zmluvy.

(223) Komisia preto dospela k názoru, že článok 2 zmluvy znamená schválenie opatrení belgickými orgánmi a je indíciou pripísateľnosti daných opatrení belgickému štátu.

b) *Novinové články*

(224) Dodatočné indície, ktoré hovoria v prospech zasahovania belgickej vlády do tohto prípadu, sa nachádzajú aj v novinových článkoch ([38]). V článku uverejnenom v *La libre Belgique* z 19. mája 2003 ([39]) sa vyjadruje tlačový útvar SNCB, ktorý vysvetľuje, že 19. mája 2003 Belgicko ešte neoznámilo Komisii opatrenia na záchranu, hoci rámcová zmluva bola podpísaná 7. apríla 2003, skutočnosťou, že *„má [mala] k tomu čo povedať federálna moc“*. V článku zverejnenom v marci 2003 na internetovej stránke www.cheminots.be je citovaný Karel Vinck, ktorý bol v tom čase ustanoveným administrátorom SNCB, v súvislosti s prípadmi ABX a IFB takto: *„Požaduje dostatočný manévrovací priestor pre manažment spoločnosti“*. Z toho sa dá vyvodiť, že vedenie SNCB sa pravdepodobne domnieva, že štát príliš zasahoval do týchto záležitostí.

(225) Belgicko túto indíciu vyvracia. Pokiaľ ide o článok v *La libre Belgique*, podľa vzoru článku 2 rámcovej zmluvy tvrdí, že federálna moc mala čo povedať len k oznámeniu belgickej vlády Komisii, ktorým sa oznámila rámcová zmluva. Znenie novinového článku a tlačovej správy SNCB je teda jasné. Keby chcel tlačový útvar SNCB povedať, že belgická vláda mala iba schváliť text oznámenia Komisii, uviedla by, že problém, ktorý bolo treba vyriešiť, bol problém formy, a nie podstaty.

(226) Pokiaľ ide o vyjadrenia Karela Vincka, belgické orgány sa domnievajú, že sa vzťahujú len na riadenie úloh verejnej služby. Nie je to veľmi vierohodné, pretože sa s ním niekoľkokrát robil rozhovor najmä na tému prípadov ABX a IFB, ktoré sa týkajú obchodných činností SNCB, a nie úloh verejnej služby, ako sám pripúšťa, rovnako ako belgická vláda.

c) *Rozsah, obsah a podmienky rámcovej zmluvy*

(227) Komisia všeobecne uvádza, že z uvedeného bodu 56 rozsudku *Stardust Marine*, v ktorom sa uvádza, že *„akákoľvek ďalšia indícia o zapojení v konkrétnom prípade verejných orgánov alebo nepravdepodobnosti nezapojenia do prijatia opatrenia, aj so zreteľom na rozsah opatrenia, jeho obsah a podmienky, ktoré obsahuje“*, sa musí zohľadniť na účely určenia pripísateľnosti opatrenia členskému štátu, vyplýva, že rozsah, obsah a podmienky rámcovej zmluvy sú dodatočnými indíciami pripísateľnosti opatrenia verejným orgánom.

(228) Belgicko túto tretiu indíciu popiera, pričom uvádza, že SNCB je vraj úplne nezávislá v prijímaní akýchkoľvek rozhodnutí, okrem riadenia verejných služieb.

([38]) Novinové články môžu byť indíciou pripísateľnosti pomoci štátu; pozri rozhodnutia *ABX Logistics*, Ú. v. EÚ C 9, 14.1.2004, s. 12; *Sniace SA*, Ú. v. EÚ L 108, 30.4.2003, s. 35.

([39]) „Inter Ferry Boats rozdelená na 2 časti“, uverejnené 19. mája 2003 na internetovej stránke www.lalibre.be

(229) Komisia zastáva názor, že zákon z roku 1993, ktorý upravuje postavenie SNCB ako akciovej spoločnosti podľa verejného práva, jednoznačne poskytuje SNCB autonómiu, pokiaľ ide o obchodné činnosti. Komisia však pripomína, že vládny komisár je prítomný na každom zasadnutí správnej rady a môže sa na belgické orgány obrátiť s podnetom na zrušenie rozhodnutia správnej rady vo veci nesúvisiacej s plnením úloh verejnej služby, ak sa toto rozhodnutie *„[…] dotýka vykonávania úloh verejnej služby“*.

(230) Ako sa už uviedlo, Komisia sa domnieva, že rozhodnutie poskytnúť hotovostnú zálohu 2,5 milióna EUR nemôže byť predmetom podnetu vládneho komisára, pretože vzhľadom na svoju výšku a formu sa nemôže dotknúť vykonávania úloh verejnej služby.

(231) Hodnotenie musí byť iné v prípade rozhodnutia o investovaní takmer 100 miliónov EUR do spoločnosti pred konkurzom. Toto muselo vládneho komisára primäť k intervencii, alebo aspoň k informovaniu belgických orgánov, aby formálne alebo neformálne zasiahli, ako to urobil napríklad v roku 2000 v prípade investícií do ABX, talianskej pobočky.

(232) Komisia sa preto nazdáva, že rozsah, obsah a podmienky rámcovej zmluvy, posudzované spolu s prítomnosťou a právomocami vládneho komisára, sú takisto indíciou pripísateľnosti.

d) *Záver*

(233) Na základe uvedeného Komisia dospela k záveru, že dané opatrenia možno pripísať belgickému štátu, pokiaľ ide o obdobie po rozhodnutí správnej rady SNCB z 20. decembra 2002.

(234) Preto treba analyzovať, či sa opatreniami prijatými SNCB v prospech IFB od 20. decembra 2002 príjemca zvýhodnil, alebo či SNCB naopak konala ako oznámený investor v trhovom hospodárstve.

4.1.2. *Zvýhodnenie príjemcu pomoci v súlade so zásadou oznámeného investora v trhovom hospodárstve*

(235) Treba analyzovať, či sa rozhodnutím správnej rady SNCB z 20. decembra 2002 zvýšiť základné imanie IFB premenou splatných pohľadávok a poskytnúť opatrenia na záchranu, ktoré SNCB priviedlo 7. apríla 2003 k podpísaniu rámcovej zmluvy s IFB, hospodársky zvýhodnila IFB alebo či sa toto rozhodnutie posudzuje ako rozhodnutie súkromného investora v trhovom hospodárstve.

(236) Keďže rozhodnutie SNCB nepožadovať od IFB úhradu svojich faktúr od konca roku 2000 do decembra 2002, ako aj rozhodnutie SNCB poskytnúť zálohu vo výške 2,5 milióna EUR, nie sú pripísateľné Belgicku, netreba tieto rozhodnutia podrobne analyzovať.

(237) Pripomeňme si, že opatrenia na záchranu spočívali v:

— poskytnutí predĺženej lehoty na splatenie dlhov vo výške 63 miliónov EUR,

— poskytnutí výhodného úveru 15 miliónov EUR,

— poskytnutí vratnej zálohy 5 miliónov EUR.

(238) Opatrenia na reštrukturalizáciu obsahovali stiahnutie kapitálu investovaného do dcérskych spoločností vo Francúzsku a reštrukturalizáciu a udržanie činností v Belgicku. Financovanie týchto opatrení bolo zabezpečené najprv opatreniami na záchranu, pričom plán na reštrukturalizáciu predpokladal, že toto financovanie sa zaistí premenou nasledujúcich pohľadávok na základné imanie:

— premenou dlhov vo výške 63 miliónov EUR, pre ktoré bola poskytnutá predĺžená lehota na splatenie, na základné imanie,

— premenou výhodného úveru vo výške 15 miliónov EUR na základné imanie,

— premenou úrokov z platobnej lehoty a z výhodného úveru, pripočítaných ku kapitálu, na základné imanie.

(239) Na účely určenia, či SNCB konala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve, treba posúdiť, či by podobné okolnosti mohli primäť súkromného investora veľkosti porovnateľnej s veľkosťou SNCB, ktorý sa nachádza v situácii porovnateľnej so situáciou SNCB, aby postupoval rovnako ([40]).

([40]) Rozsudok z 21. marca 1991, *Taliansko/Komisia*, C-305/89, body 19 a 20.

(240) Súdny dvor spresnil, že aj keď sa súkromný investor nemusí nevyhnutne správať ako bežný investor, ktorý investuje svoj kapitál s cieľom skôr či neskôr dosiahnuť jeho návratnosť, musí sa prinajmenšom správať ako súkromný holding alebo súkromná skupina podnikov sledujúca globálnu alebo sektorovú štrukturálnu politiku, ktoré sa riadi výhľadmi dlhodobejšej návratnosti ([41]). Súd spresnil, že Komisia je povinná *„urobiť kompletnú analýzu všetkých relevantných údajov spornej transakcie a jej súvislostí“* , aby zistila, či štát konal tak, ako by to urobil oznámený investor v trhovom hospodárstve ([42]).

(241) Belgicko vo svojej odpovedi na list o začatí konania tvrdí, že rozhodnutie SNCB požiadať IFB, aby stiahla investície z dcérskych spoločností skupiny vo Francúzsku a takisto rozhodnutie SNCB požiadať IFB, aby reštrukturalizovala a udržala svoje činnosti v Belgicku, zodpovedajú rozhodnutiam, ktoré by pravdepodobne urobil súkromný investor v trhovom hospodárstve.

(242) Komisia sa však domnieva, že relevantnou otázkou nie je to, či sa IFB stiahnutím investícií zo svojich dcérskych spoločností vo Francúzsku a reštrukturalizáciou a udržaním svojich činností v Belgicku správala ako investor v trhovom hospodárstve, ale či rozhodnutie SNCB financovať tieto dve opatrenia je rozhodnutím, ktoré by pravdepodobne urobil súkromný investor.

(243) V roku 2002/2003 sa teda SNCB musela rozhodnúť, či celkovo vyjde lacnejšie financovanie reštrukturalizácie IFB (ktoré zahrnovalo stiahnutie kapitálu investovaného do dcérskych spoločností vo Francúzsku a udržanie činností v Belgicku) alebo ohlásenie konkurzu IFB. Komisia uplatňuje konštantný postup, v súlade s ktorým považuje súkromného investora za investora, ktorý by si udržal činnosť dcérskej spoločnosti, ak by sa porovnaním nákladov na likvidáciu dcérskej spoločnosti s nákladmi na reštrukturalizáciu dcérskej spoločnosti potvrdilo, že náklady na likvidáciu sú vyššie ako náklady na reštrukturalizáciu ([43]).

(244) Treba teda najprv určiť náklady SNCB na obe tieto alternatívy – na reštrukturalizáciu a na likvidáciu IFB.

4.1.2.1. Náklady na reštrukturalizáciu IFB

(245) Pri prvej alternatíve SNCB vyčlení 95,3 milióna na financovanie reštrukturalizácie IFB, pričom sa vzdá získania späť pohľadávok, ktoré sa premenia na kapitál. Po skončení reštrukturalizácie bude vlastniť 100 % podniku, ktorého hodnota sa odhaduje na 31 miliónov EUR a ktorý má 34,2 milióna EUR rezerv a 15 miliónov finančných dlhov (okrem dlhov voči SNCB), takže čistá hodnota podniku predstavuje sumu -18 miliónov EUR. Komisia považuje tieto odhady založené na uznaných metódach za realistické.

(246) Komisia ďalej zisťuje, že za predpokladu predaja IFB získa SNCB pravdepodobne iba zápornú predajnú cenu.

4.1.2.2. Hypotetické náklady na likvidáciu IFB

(247) Pri druhej alternatíve sa SNCB takisto vzdá získania späť svojich pohľadávok vo výške 95 miliónov EUR. Belgicko sa okrem iného domnieva, že podľa údajov dostupných v čase uzavretia rámcovej zmluvy zo 7. apríla 2003 by likvidácia činností IFB v Belgicku donútila spoločnosť SNCB, aby znášala dodatočné náklady 70,6 až 161,8 milióna EUR. Táto suma pravdepodobne zodpovedá sumám, ktoré by sa za normálnych okolností mohli získať späť likvidáciou aktív (37,5 milióna EUR), od ktorých sa odpočítajú náklady vzniknuté následkom likvidácie pasív IFB (67 až 76,9 milióna EUR) a náklady na zamestnancov SNCB, ktorí sa stali nadbytočnými (41,1 až 122,4 milióna EUR) po zrušení činností IFB.

(248) Komisia nesúhlasí s výsledkami tejto analýzy. Predovšetkým popiera, že by SNCB musela zaplatiť celú sumu pasív IFB. Ďalej popiera sumu dodatočných spoločenských nákladov tak, ako ju vypočítalo Belgicko.

Zodpovednosť SNCB za pasíva IFB

(249) Na rozdiel od toho, čo tvrdí Belgicko, neznamená skutočnosť, že IFB mala záporné čisté aktíva (zostatková hodnota aktív znížená o hodnotu krátkodobých pasív), že v prípade konkurzu SNCB musí vykryť zodpovedajúce vyššie pasíva. Komisia totiž pripomína, že spoločnosť ako IFB v zásade ručí za svoje záväzky svojím vlastným základným imaním. Zodpovednosť akcionárov za záväzky spoločnosti obvykle neprekračuje rámec základného imania tejto spoločnosti, a teda sa nedotýka vlastného imania jednotlivých akcionárov. Iba vo výnimočných prípadoch a za veľmi prísnych podmienok ustanovujú niektoré vnútroštátne právne poriadky možnosť pre tretie osoby obrátiť sa na akcionárov ([44]).

([41]) Rozsudok z 21. marca 1991, *Taliansko/Komisia*, C-305/89, bod 19 a 20.

([42]) Rozsudok zo 6. marca 2003, *WestLB Girozentrale/Komisia* (T-228/99 a T-233/99, Zb. 2003, s. II-435), bod 2251.

([43]) Pozri rozhodnutie Komisie zo 7. decembra 2005, vec C 53/03, Belgicko, Reštrukturalizácia spoločnosti *ABX Logistics*, bod 196 a nasl.

([44]) Pozri rozhodnutie rozšíriť konanie C 53/03, Belgicko, *ABX Logistics*, bod 61.

(250) Za predpokladu konkurzu IFB by teda SNCB prišla o svoje základné imanie, ale nemusela by vyplatiť ostatných veriteľov IFB. Apriórne by teda náklady SNCB na konkurz IFB ako jej akcionára boli nulové a nie 29,5 až 39,4 milióna EUR, ako tvrdia belgické orgány.

(251) Vo svojej rozhodovacej praxi však Komisia uznáva, že podnik nachádzajúci sa v situácii SNCB by mohol byť nútený uhradiť náklady nie ako akcionár, ale z iného právneho dôvodu ([45]). V tomto prípade sú to najmä tieto náklady:

— ako veriteľ príde SNCB o svoje pohľadávky u IFB, minimálne v rozsahu svojho podielu na pasívach IFB nekrytých aktívami; Komisia môže súhlasiť s tým, že so zreteľom na úlohu SNCB pri likvidácii IFB sa toto riziko môže oceniť do výšky celkovej sumy pohľadávok, ktoré má SCNB u IFB, t. j. na 95 miliónov EUR,

— Komisia môže súhlasiť s tým, že SNCB by ako materská firma mohla byť na účely záchrany svojej povesti nútená prevziať časť dlhov nesplatených dodávateľom IFB, ktorí sú dodávateľmi aj SNCB.

(252) Na základe uvedeného treba odhadnúť maximálnu sumu, ktorú by SNCB mohla byť nútená z tohto dôvodu uhradiť. V tejto súvislosti sa aj Belgicko nazdáva, že dodatočné náklady, ktoré by z tohto dôvodu musela uhradiť spoločnosť SNCB, by nemali presiahnuť 13 miliónov EUR. Skutočné dodatočné náklady by totiž mohli byť nižšie, pretože veritelia IFB by najprv získali späť časť svojich pohľadávok z likvidácie IFB a SNCB by ich vyplatila iba do výšky zostatku. Túto sumu 13 miliónov EUR preto treba posudzovať ako maximálny limit.

Výška dodatočných spoločenských nákladov SNCB

(253) Komisia sa v zásade domnieva, že súkromný investor v trhovom hospodárstve, ktorý sa musí rozhodnúť medzi financovaním reštrukturalizácie svojej dcérskej spoločnosti a ohlásením konkurzu, môže byť nútený započítať náklady na zníženie počtu zamestnancov, ak je takéto zníženie priamym a nevyhnutným dôsledkom ohlásenia konkurzu dcérskej spoločnosti.

(254) Belgicko dospelo k záveru, že ohlásenie konkurzu IFB by ponechalo SNCB s nadbytočným počtom 530 zamestnancov, z ktorých 50 bolo dočasne pridelených IFB a 480 bolo zamestnaných v SNCB, aby tam zabezpečovali činnosti, od ktorých udržania záviseli činnosti IFB. Zníženie počtu zamestnancov SNCB o 530 zamestnancov by privodilo náklady vo výške 122,4 milióna EUR, čiže 230 000 EUR na jedného zamestnanca. Podrobné údaje o tomto výpočte sú vysvetlené v časti 3 tohto rozhodnutia.

(255) Komisia nepovažuje za realistický predpoklad, že by SNCB mohla získať späť iba 21 % z dopravy, ktorú predtým zabezpečovala IFB. V prvom rade, ako Belgicko priznáva vo svojej odpovedi na rozhodnutie o začatí konania, trhy, na ktorých je IFB aktívna, sú v plnom rozmachu (11 % rast v prípade prekládky tovaru, 12 % rast v prípade kombinovanej dopravy). Preto je pravdepodobné, že by konkurenti IFB kúpili aktíva IFB, aby si udržali svoje činnosti.

(256) Za tohto predpokladu subjekt kupujúci IFB mohol potrebovať služby železničnej nákladnej dopravy. So zreteľom na pevné postavenie SNCB na trhu medzinárodnej nákladnej prepravy z Belgicka a jej monopol (do 1. januára 2007) na trhu vnútroštátnej nákladnej dopravy v Belgicku vychádza Komisia z toho, že nadobúdateľ IFB by si mohol vybrať SNCB ako železničného dopravcu prinajmenšom na pokrytie veľkej časti svojich potrieb. Z toho vyplýva, že aj v prípade konkurzu IFB by SNCB mohla získať späť veľkú časť svojej železničnej dopravy zabezpečovanej spoločnosťou IFB.

(257) Komisia ďalej uvádza, že trhy železničnej dopravy zaznamenali rast. Preto je primeraný predpoklad, že by SNCB mohla rásť rovnako rýchlo ako trh, čo by jej umožnilo postupne opätovne začleniť 50 zamestnancov dočasne pridelených IFB.

(258) Komisia nakoniec zastáva názor, že sa Belgicku nepodarilo presvedčivo preukázať, že v prípade konkurzu IFB by SNCB mala prebytočných 480 zamestnancov a že by sa jej nepodarilo opätovne začleniť 50 zamestnancov dočasne pridelených IFB.

(259) Na základe informácií poskytnutých Belgickom sa Komisia domnieva, že v prípade druhej alternatívy sa SNCB takisto vzdáva (rovnako ako pri prvej alternatíve) získania späť svojich pohľadávok v maximálnej výške 95,3 milióna EUR a na druhej strane nesie náklady v maximálnej výške 13 miliónov EUR.

4.1.2.3. Záver

(260) Keďže SNCB sa pri oboch alternatívach vzdáva svojich pohľadávok u IFB vo výške 95,3 milióna EUR, Belgicko

([45]) Pozri rozhodnutie Komisie zo 7. decembra 2005, vec C 53/03, Belgicko, Reštrukturalizácia spoločnosti *ABX Logistics*, bod 204 a nasl.

nepreukázalo, že voľbou prvej alternatívy (financovanie reštrukturalizácie), ktorá SNCB prináša vlastníctvo podniku, ktorého hodnota je záporná a odhaduje sa na – 18 miliónov EUR, SNCB urobila hospodársky oznámený výber vo vzťahu k druhej alternatíve spočívajúcej v likvidácii, pri ktorej sa dodatočné náklady preukázané v rámci tohto konania odhadujú na maximálne 13 miliónov EUR.

(261) Komisia dospela k záveru, že Belgicko nedokázalo, že SNCB konala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve, keď prijala rozhodnutie, pripísateľné belgickému štátu, financovať reštrukturalizáciu a udržať činnosti IFB v Belgicku a stiahnuť kapitál investovaný do činností IFB vo Francúzsku.

4.1.3. *Narušenie hospodárskej súťaže a ovplyvnenie obchodu medzi členskými štátmi*

(262) Komisia musí analyzovať situáciu na danom trhu a trhové podiely príjemcov na tomto trhu, ako aj vplyv, ktorý bude mať finančná podpora na situáciu v oblasti hospodárskej súťaže ([46]).

(263) V tomto prípade bola finančná podpora poskytnutá podniku aktívnemu na trhoch sprístupnených konkurencii, ktorý konkuruje ďalším hospodárskym subjektom z viacerých členských štátov, ako sa dokázalo v časti 2 tohto rozhodnutia. Finančná podpora preto narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a hrozí ovplyvnením alebo ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

(264) Belgická vláda vo svojej odpovedi formou listu na začatie konania uvádza, že tieto dve kritériá z článku 87 ods. 1 sú splnené, pretože Komisia údajne nepredložila žiadny dôkaz o takomto narušení hospodárskej súťaže.

(265) Komisia upozorňuje belgické orgány na skutočnosť, že článok 87 ods. 1 odkazuje na hrozbu narušením. Komisia preto nemusí predložiť dôkaz o narušení hospodárskej súťaže, ale musí presvedčivo vysvetliť riziko takéhoto narušenia, čo aj urobila vo svojom liste o začatí konania (body 212 a 213) a v tomto rozhodnutí.

4.1.4. *Záver: existencia štátnej pomoci*

(266) Na záver je Komisia toho názoru, že financovanie reštrukturalizácie IFB (v Belgicku) a zrušenia jej činností vo Francúzsku spoločnosťou SNCB formou premeny dlhov vo výške 95,3 milióna EUR na kapitál, predstavuje štátnu pomoc.

([46]) Rozsudok Súdneho dvora z 13. marca 1985, *Holandské kráľovstvo a Leeuwarder Papierwarenfabriek/Komisia*, (spojené veci 296/82 a 318/82, Zb. 1985, s. 809), bod 24.

4.2. **Zlučiteľnosť pomoci**

(267) V článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy sa ustanovuje, že „za zlučiteľnú so spoločným trhom možno pokladať pomoc na rozvoj hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom."

(268) Pomoc poskytnutá Belgickom prostredníctvom SNCB by mohla byť zlučiteľná so spoločným trhom v zmysle článku 87 ods. 3 písm. c) tak, ako ho vykladá Komisia vo svojich usmerneniach z roku 1999 a z roku 2004.

4.2.1. *Zlučiteľnosť pomoci na záchranu*

(269) Zlučiteľné so spoločným trhom môžu byť iba opatrenia spočívajúce v pomoci na podporu likvidity, ktoré predstavujú pomoc na záchranu. V tomto prípade sú pomocou na podporu likvidity poskytnutie predĺženej lehoty na splatenie, výhodného úveru a vratnej zálohy.

(270) Najprv sa natíska otázka, ktorá verzia usmernení je uplatniteľná. Posledná verzia týchto usmernení nadobudla platnosť 10. októbra 2004. V jej bode 7 „Dátum uplatňovania a doba trvania" sa uvádza:

„(102) Komisia uplatňuje tieto usmernenia s účinnosťou od 10. októbra 2004 do 9. októbra 2009.

(103) Oznámenia, ktoré Komisia zaregistrovala pred 10. októbrom 2004, sa budú skúmať v zmysle kritérií platných v čase podania oznámenia.

(104) Komisia preskúma zlučiteľnosť so spoločným trhom každej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu poskytnutej bez schválenia Komisiou, teda v rozpore s článkom 88 ods. 3 zmluvy, na základe týchto usmernení, pokiaľ sa časť alebo celá pomoc poskytne po ich uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Vo všetkých ostatných prípadoch uskutoční preskúmanie na základe usmernení platných v čase poskytnutia pomoci."

(271) Pomoc na podporu likvidity bola poskytnutá 7. apríla 2003 na základe uzavretia rámcovej zmluvy medzi IFB a SNCB. K jej poskytnutiu došlo bez predchádzajúcej notifikácie Komisii a teda v rozpore s článkom 88 ods. 3 zmluvy. Hodnotenie jej zlučiteľnosti ako pomoci na záchranu sa teda uskutoční na základe usmernení z roku 1999.

(272) V bode 23 usmernení z roku 1999 sa vymedzuje týchto päť podmienok, aby pomoc na záchranu mohla byť zlučiteľná so spoločným trhom:

„Pomoc na záchranu musí:

a) pozostávať z podpory likvidity vo forme záruk na pôžičku alebo poskytnutia pôžičiek. V oboch prípadoch musí byť pôžička poskytnutá pri úrokovej sadzbe minimálne porovnateľnej so sadzbami uplatňovanými na pôžičky zdravým firmám, a najmä s porovnateľnými referenčnými sadzbami prijatými Komisiou;

b) byť spojená s pôžičkami, ktoré sa musia splácať v časovom horizonte neprekračujúcom obdobie 12 mesiacov po čerpaní poslednej splátky firme; splatenie pôžičky spojenej s pomocou na záchranu môže byť prípadne poistené pomocou na reštrukturalizáciu, ktorú musí neskôr odsúhlasiť Komisia;

c) byť odôvodnená závažnými sociálnymi dôvodmi a nesmie mať závažný vplyv negatívneho prenosu (‚spillover') na iné členské štáty;

d) byť pri svojej notifikácii doplnená záväzkom zo strany príslušného členského štátu, že Komisii bude najneskôr šesť mesiacov po tom, ako bola pomoc na záchranu schválená, oznámený plán reštrukturalizácie alebo plán likvidácie alebo dôkaz o tom, že pôžička bola splatená v plnej výške a/alebo že záruka bola ukončená;

e) byť obmedzená na sumu potrebnú na udržanie podniku v prevádzke na obdobie, na ktoré bola pomoc schválená (napr. pokrytie nákladov na platy a mzdy alebo pravidelné dodávky).“

(273) Lehota splácania ustanovená v rámcovej zmluve je dvanásť mesiacov. Belgická vláda informovala Komisiu, že medzi zmluvnými stranami došlo k automatickému predĺženiu tejto doby do dátumu zvýšenia základného imania.

(274) Komisia so zreteľom na túto informáciu usúdila vo svojom rozhodnutí o začatí konania (body 232 a 233), že kritérium z bodu 23 b) nie je splnené a že pomoc na podporu likvidity mohla byť schválená len ako pomoc na záchranu.

(275) Belgicko popiera toto právne hodnotenie tromi argumentmi. Predovšetkým sa domnieva, že SNCB udržala opatrenia na záchranu s jediným cieľom, aby Komisii umožnila ukončiť skúmanie prípadu NN 9/2004. Vychádza z bodu 24 usmernení, ktorý ustanovuje, že opatrenia na záchranu sa schvália na dobu, kým Komisia nerozhodne o pláne reštrukturalizácie. Preto belgické orgány žiadajú Komisiu, aby sa pri spochybňovaní doby zachovania týchto opatrení neodvolávala na trvanie svojho vlastného postupu schvaľovania týchto opatrení na podporu a aby na základe bodu 24 usmernení z roku 1999 schválila opatrenia na záchranu dovtedy, kým Komisia nerozhodne o pláne reštrukturalizácie.

(276) Podľa Komisie nie je tento argument relevantný. V bode 24 usmernení z roku 1999 sa totiž uvádza, že „pomoc na záchranu sa najprv schváli na dobu maximálne šiestich mesiacov alebo, v prípade, že príslušný členský štát predložil plán reštrukturalizácie v rámci tohto obdobia, dovtedy, kým Komisia nedospeje k rozhodnutiu o tomto pláne. Za náležite zdôvodnených výnimočných okolností a na žiadosť príslušného členského štátu Komisia môže pôvodnú šesťmesačnú dobu predĺžiť“.

(277) Komisia poznamenáva, že Belgicko zaviedlo pomoc na reštrukturalizáciu 7. apríla 2003. Šesťmesačná lehota na predloženie plánu reštrukturalizácie teda uplynula 6. októbra 2003. Belgické orgány tým, že plán reštrukturalizácie predložili Komisii na stretnutí 12. decembra 2003, nedodržali lehotu ustanovenú v bode 24 usmernení.

(278) Druhý argument belgických orgánov, že Komisii poskytli všetky informácie potrebné na prijatie rozhodnutia o pomoci na podporu prostredníctvom oznámenia z 12. augusta 2003, takisto nie je relevantný. Skutočnosť, že Komisia potom ešte niekoľkokrát požiadala o doplňujúce informácie svedčí o tom, že informácie poskytnuté Belgickom neboli kompletné.

(279) Pokiaľ ide o argument belgických orgánov, že Komisia nikdy nemala výhrady k dočasnému zachovaniu opatrení na záchranu, stačí pripomenúť, že Komisia vo svojich listoch z 13. októbra 2003 a z 26. januára 2005 uviedla toto upozornenie: Komisia „upozorňuje belgické orgány na doložku o odklade implementácie článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES, ustanovenú v článku 3 nariadenia Rady (ES) 659/99, ktorou sa zakazuje nadobudnutie účinnosti akejkoľvek novej pomoci prv, ako Komisia prijme alebo sa má za to, že prijala, rozhodnutie, ktorým sa táto

pomoc schvaľuje. Okrem iného si dovoľujem pripomenúť belgickým orgánom, že v zmysle článku 14 uvedeného nariadenia možno vyžadovať vymáhanie každej pomoci, ktorá nadobudla účinnosť v rozpore s týmto ustanovením, od jej príjemcu."

(280) Komisia teda dospela k záveru, že v prípade pomoci na podporu likvidity, ktorú SNCB poskytla spoločnosti IFB, sa prekročila 12-mesačná lehota ustanovená v bode 23 písm. b) usmernení z roku 1999 a že belgické orgány nepredložili Komisii plán reštrukturalizácie v lehote šiestich mesiacov v súlade s bodom 24 usmernení z roku 1999. Pomoc poskytnutá spoločnosťou SNCB sa preto nemôže považovať za pomoc na záchranu. Ako pomoc na reštrukturalizáciu však môže byť zlučiteľná so spoločným trhom.

4.2.2. *Zlučiteľnosť pomoci na reštrukturalizáciu*

(281) Znova sa natíska otázka, ktorá verzia usmernení je uplatniteľná. Vo svojom rozhodnutí o začatí konania (bod 240) Komisia uviedla, že ak sa SNCB rozhodne neposkytnúť IFB nové zvýhodnenie a preukáže sa, že SNCB sa zaviazala premeniť svoje pohľadávky na kapitál pred uverejnením usmernení z roku 2004, Komisia bude musieť vo svojom konečnom rozhodnutí preskúmať pomoc, ktorú SNCB poskytla spoločnosti IFB, na základe usmernení z roku 1999.

(282) Belgické orgány informovali Komisiu vo svojej odpovedi na list o začatí konania, že SNCB sa vzdáva svojho nepeňažného vkladu – účasti v spoločnosti TRW – do spoločnosti IFB a berie späť svoju notifikáciu z 28. februára 2005. V nadväznosti na to Komisia zisťuje, že SNCB sa rozhodla neudeliť IFB nové zvýhodnenie, ale iba premeniť svoje pohľadávky na kapitál.

(283) Treba určiť, či sa SNCB zaviazala premeniť svoje pohľadávky na kapitál pred uverejnením usmernení z roku 2004. Belgické orgány vo svojej odpovedi na list o začatí konania preukázali, že podľa belgického práva bol záväzok SNCB premeniť svoje pohľadávky na kapitál pevný od 7. apríla 2003, keď bola uzavretá rámcová zmluva a že skutočnosť, že tento záväzok podliehal odkladnej doložke, t. j. notifikácii Komisii a schváleniu Komisiou, nemala za následok, že záväzok nebol pevný a definitívny. Ako preukázali belgické orgány, ak je totiž táto odkladná podmienka splnená, bude to mať retroaktívny účinok. Záväzok SNCB premeniť svoje pohľadávky na kapitál je teda pevný od 7. apríla 2003.

(284) Keďže sú splnené obidve podmienky, Komisia dospela k záveru, že na tento prípad sa musia uplatniť usmernenia z roku 1999. Tento záver je okrem iného v súlade s analýzou uvedenou v rozhodnutí o začatí konania (bod 240), v ktorom Komisia uvádza:

„[…] ak sa SNCB rozhodla neposkytnúť IFB nové zvýhodnenie a preukáže sa, že SNCB sa zaviazala premeniť svoje pohľadávky na kapitál pred uverejnením usmernení z roku 2004, Komisia musí vo svojom konečnom rozhodnutí preskúmať pomoc, ktorú SNCB poskytla spoločnosti IFB, na základe usmernení z roku 1999" ([47]).

(285) Na to, aby podnik mohol získať pomoc na reštrukturalizáciu, musí byť v prvom rade oprávnený na uplatnenie usmernení. Aby podnik mohol byť oprávnený, musí byť podnikom v ťažkostiach. V usmerneniach z roku 1999 sa v tejto súvislosti (body 4 a 5) uvádza:

„(4) […] Komisia považuje určitú firmu za firmu v ťažkostiach na účely týchto usmernení vtedy, keď táto firma nie je schopná, či už prostredníctvom svojich vlastných zdrojov, alebo prostredníctvom prostriedkov, ktoré je schopná získať od svojich majiteľov/akcionárov alebo veriteľov, zamedziť straty, ktoré by ju bez vonkajšej intervencie zo strany štátnych orgánov takmer s určitosťou odsúdili k stiahnutiu sa z podnikania v krátkom alebo v strednodobom časovom horizonte.

(5) Firma sa v každom prípade a bez ohľadu na svoju veľkosť považuje za nachádzajúcu sa v ťažkostiach na účely týchto smerníc najmä v týchto prípadoch:

a) v prípade spoločnosti s ručením obmedzeným, kde sa viac ako polovica jej základného imania prekryla stratou a viac ako štvrtina tohto kapitálu bola prekrytá stratou v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov."

([47]) Rozhodnutie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania – štátna pomoc C 46/05, bod 240.

(286) Ako sa už preukázalo v rozhodnutí o začatí konania (bod 225), v ročnej účtovnej závierke IFB z roku 2002 je vykázaný upísaný kapitál vo výške 48 miliónov EUR a bežné straty pred zdanením 50 miliónov EUR. Kapitál zanikol, keď sa SNCB v apríli 2003 rozhodla poskytnúť pomoc. Keďže k uvedenému dátumu zanikla viac ako polovica upísaného kapitálu, z toho viac ako štvrtina v priebehu posledných dvanástich mesiacov, IFB je firmou v ťažkostiach v zmysle bodov 4 a 5 usmernení.

(287) Okrem toho, podnik nesmie byť novovzniknutou firmou. V usmerneniach z roku 1999 sa v tejto súvislosti uvádza (bod 7):

„(7) Na účely týchto usmernení nie je novovytvorená firma oprávnená na pomoc na záchranu alebo na pomoc na reštrukturalizáciu, a to dokonca ani vtedy, keď jej východisková finančná pozícia je neistá. Takýto prípad nastáva napr. v situácii, keď nová firma vzíde z likvidácie predchádzajúcej firmy alebo keď jednoducho iba prevezme aktíva takejto firmy."

(288) Ako sa opisuje v časti 2 tohto rozhodnutia, IFB bola vytvorená 1. apríla 1998 fúziou spoločnosti FerryBoats SA so spoločnosťou InterFerry SA a na základe prínosu oddelenia „rail" spoločnosti Edmond Depaire SA do subjektu, ktorý vznikol fúziou. V liste o začatí konania (body 218 až 223) Komisia vyslovila pochybnosti, či nový podnik IFB prevzal právnu subjektivitu niektorej z týchto troch spoločností, alebo vznikol ako novovytvorená firma v roku 1998.

(289) Vo svojej odpovedi na list o začatí konania belgické orgány stanovili, že IFB preberá právnu subjektivitu FerryBoats SA – spoločnosti, ktorá bola zaregistrovaná v roku 1923. Komisia preto dospela k záveru, že IFB nie je v zmysle bodu 7 usmernení z roku 1999 novovytvorenou firmou.

(290) V bode 3.2.2 usmernení z roku 1999 sa uvádzajú nasledujúce podmienky na schválenie pomoci na reštrukturalizáciu:

— plán reštrukturalizácie musí umožniť obnovenie dlhodobej životaschopnosti podniku v primeranej lehote,

— musia sa prijať opatrenia na maximálne možné zmiernenie nepriaznivého vplyvu pomoci na účastníkov hospodárskej súťaže,

— pomoc sa musí obmedziť na striktné minimum nevyhnutné na reštrukturalizáciu,

— Komisia musí byť v takom postavení, aby mohla zabezpečiť riadnu implementáciu plánu reštrukturalizácie prostredníctvom pravidelných a podrobných správ,

— pomoc na reštrukturalizáciu sa udeľuje iba jedenkrát.

4.2.2.1. Plán reštrukturalizácie obnovujúci hospodársku životaschopnosť podniku

(291) Pokiaľ ide o plán reštrukturalizácie obnovujúci hospodársku životaschopnosť podniku, v usmerneniach 1999 sa uvádza:

„(31) Poskytnutie pomoci je podmienené implementáciou plánu reštrukturalizácie, ktorý musí schváliť Komisia v prípade každej individuálnej pomoci.

(32) Plán reštrukturalizácie, ktorého doba trvania musí byť čo najkratšia, musí obnoviť dlhodobú životaschopnosť firmy v primeranej lehote a na základe realistických predpokladov, pokiaľ ide o prevádzkové podmienky v budúcnosti. Pomoc na reštrukturalizáciu musí byť spojená s uskutočniteľným plánom reštrukturalizácie, ktorý sa príslušný členský štát zaviaže implementovať. Tento plán sa musí predložiť Komisii so všetkými potrebnými podrobnými údajmi a musí zahŕňať najmä prieskum trhu. Zlepšenie životaschopnosti firmy sa musí odvodzovať najmä od vnútorných opatrení obsiahnutých v pláne reštrukturalizácie a môže byť založené na vonkajších faktoroch ako sú zmeny cien a dopytu, na ktoré spoločnosť nemá žiadny veľký vplyv, ak sú vypracované všeobecne uznávané trhové predpoklady. Reštrukturalizácia musí v sebe zahŕňať skončenie činností, ktoré by zostali štrukturálne stratové dokonca aj po reštrukturalizácii.

(33) V pláne reštrukturalizácie musia byť opísané okolnosti, ktoré viedli k ťažkostiam v podniku, na základe čoho bude možné posúdiť vhodnosť navrhovaných opatrení. Musí sa brať do úvahy najmä súčasný stav a očakávaný vývoj ponuky a dopytu na trhu po daných výrobkoch v rámci jednotlivých alternatív založených na optimistických, pesimistických a neutrálnych predpokladoch, ako aj na osobitné silné a slabé stránky podniku. Tento plán musí podniku umožniť prejsť na novú štruktúru, ktorá mu poskytne perspektívy dlhodobej životaschopnosti a umožní mu vykonávať činnosť na základe svojich vlastných zdrojov.

(34) Plán reštrukturalizácie musí zabezpečiť obrat v situácii podniku, ktorý podniku umožní po ukončení reštrukturalizácie uhrádzať všetky jeho náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov. Očakávaná návratnosť kapitálu musí byť dostačujúca na to, aby umožnila reštrukturalizovanej spoločnosti čeliť konkurencii spoliehajúc sa iba na svoje vlastné sily.“

(292) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania dospela k záveru (body 242 až 247), že Belgicko predložilo plán reštrukturalizácie, ktorý spĺňa kritériá vymenované v usmerneniach a preto v súvislosti s týmto kritériom nevyslovila žiadne pochybnosti. Po začatí konania Komisia nedostala vysvetlenia od zainteresovaných strán, ktoré namietali proti tomuto záveru.

(293) Komisia poznamenáva, že spoločnosť IFB preukázala svoju hospodársku životaschopnosť vo svojom pláne reštrukturalizácie predloženom v roku 2003 a vo svojich výsledkoch, ktoré odvtedy dosiahla. Komisia preto dospela k záveru rovnako ako v rozhodnutí o začatí konania (body 271), že kritérium „plánu reštrukturalizácie, ktorým sa obnovuje hospodárska životaschopnosť podniku“, je splnené.

(294) Ako však vyplýva z bodu 290 tohto rozhodnutia, plán reštrukturalizácie, ktorým sa ustanovuje hospodárska životaschopnosť podniku, nie je dostatočnou podmienkou; zároveň treba určiť, či pomoc nevedie k nežiaducemu narušeniu hospodárskej súťaže.

4.2.2.2. Predchádzanie nežiaducemu narušeniu hospodárskej súťaže

(295) Pokiaľ ide o predchádzanie nežiaducemu narušeniu hospodárskej súťaže, v usmerneniach z roku 1999 sa uvádza (body 35 až 39):

„(35) Musia sa prijať opatrenia na maximálne možné zmiernenie nepriaznivého vplyvu pomoci na účastníkov hospodárskej súťaže. V opačnom prípade treba pomoc považovať za pomoc ‚v rozpore so spoločným záujmom‘ a teda nezlučiteľnú so spoločným trhom.

(36) Táto podmienka má obvykle podobu obmedzenia prítomnosti podniku na svojom trhu alebo trhoch po uplynutí obdobia reštrukturalizácie. Pokiaľ je veľkosť daného trhu (trhov) zanedbateľná z pohľadu Spoločenstva alebo EHP alebo je podiel firmy na danom trhu (trhoch) zanedbateľný, tak to treba chápať tak, že neexistuje žiadne nežiaduce narušenie hospodárskej súťaže. Túto podmienku preto treba príslušne k uvedenému považovať za takú, ktorá sa bežne neuplatňuje na malé a stredné podniky, pokiaľ nie je inak uvedené v pravidlách hospodárskej súťaže týkajúcich sa štátnej pomoci pre určitý sektor.

(37) Vynútené obmedzenie alebo zníženie prítomnosti podniku na danom trhu (trhoch) je kompenzačným opatrením v prospech účastníkov hospodárskej súťaže. Toto kompenzačné opatrenie musí zodpovedať účinkom narušenia trhu a najmä relatívnej dôležitosti podniku na jeho trhu (trhoch). Komisia určí rozsah takéhoto obmedzenia alebo zníženia na základe prieskumu trhu pripojeného k plánu reštrukturalizácie a pokiaľ sa už začalo konanie, na základe informácií dodaných zainteresovanými stranami. Zníženie prítomnosti podniku na trhu sa musí realizovať prostredníctvom plánu reštrukturalizácie a podmienok, ktoré sú jeho súčasťou.

(38) O zmiernení potreby kompenzačných opatrení možno uvažovať, ak je pravdepodobné, že takéto zníženie alebo obmedzenie spôsobí výrazné zhoršenie štruktúry trhu, napr. tým, že bude mať nepriamy účinok na vytvorenie monopolu alebo nezvratnej oligopolistickej situácie.

(39) Kompenzačné opatrenia môžu mať rôznu podobu podľa toho, či firma obchoduje alebo neobchoduje na trhu, na ktorom existuje nadbytok kapacity […]“

(296) Pred prijatím rozhodnutia o začatí konania belgické orgány vysvetlili, že s cieľom čo najviac zmierniť nepriaznivé dôsledky pomoci pre účastníkov hospodárskej súťaže prijala IFB dve opatrenia:

— ukončenie svojej činnosti prekládky tovaru vo Francúzsku,

— uzatvorenie terminálu v Bressoux v Belgicku a predaj podielov na termináloch v Bruseli a v Zeebrugge v Belgicku.

(297) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania (body 252 až 265) vyslovila pochybnosti, či tieto opatrenia boli dostatočné na maximálne možné zmiernenie nežiaduceho vplyvu pomoci na konkurentov. Tieto pochybnosti sa týkali oboch sektorov, v ktorých IFB naďalej vykonávala svoju činnosť, t. j. činnosť na trhu prekládky tovaru v Belgicku a na trhu logistiky v Belgicku.

a) ***Trh prekládky tovaru v Belgicku***

(298) Obidve opatrenia spomenuté v liste o začatí konania (bod 260) sa vzťahovali na prekládku tovaru v Belgicku. V liste o začatí konania (bod 262 až 264) Komisia vyjadrila pochybnosti, či sú tieto opatrenia dostatočné, najmä so zreteľom na skutočnosť, že spoločnosť TRW, u ktorej sa predpokladalo, že SNCB vloží účasť v nej do spoločnosti IFB, má značné podiely na termináloch v Bruseli a v Zeebrugge a že IFB vlastní menšinové podiely na značnom počte belgických terminálov.

(299) Belgická vláda vo svojej odpovedi na list o začatí konania predkladá viacero argumentov proti pochybnostiam Komisie. Predovšetkým zdôrazňuje, že IFB zaznamenala menej výrazný rast než trh (4,1 % rast v prípade IFB, 10,7 % rast v prípade terminálov v prístave Antverpy, 12 % rast v prípade terminálov v regióne ARA). Komisia sa domnieva, že táto dodatočná informácia umožňuje dospieť k záveru, že dôležitosť IFB na trhu sa oslabila následkom implementácie plánu reštrukturalizácie.

(300) Belgicko ďalej poukázalo na to, že IFB zmenšila svoju kapacitu na trhu prekládky tovaru z 1,5 milióna TEU v roku 2002 na 1,1 milióna TEU koncom roka 2005. Podľa Komisie je toto zníženie rozsiahlym zmierňujúcim opatrením.

(301) Belgicko nakoniec informovalo Komisiu, že prínos TRW do IFB sa neuskutočnil. Podľa Komisie je táto posledná zmena dôležitá, pretože má za následok, že ukončenie činnosti v Bressoute a predaj podielov v Bruseli a Zeebrugge vedú k skutočnému zníženiu prítomnosti IFB na belgickom trhu prekládky tovaru.

(302) So zreteľom na tieto argumenty a skutočnosť, že trhový podiel IFB sa zmenšil, predložilo Belgicko podľa názoru Komisie dôkaz o tom, že v sektore prekládky tovaru prijalo dostatočné opatrenia na maximálne možné zmiernenie nežiaduceho vplyvu pomoci na konkurentov.

b) ***Trh logistiky v Belgicku***

(303) Vo svojom liste o začatí konania (body 257 až 259) Komisia uviedla, že navrhované opatrenia sa netýkajú trhu logistiky. Komisia sa domnieva, že skutočnosť, že neboli navrhnuté žiadne opatrenia pre trh logistiky, že trh prechádza zásadnými zmenami a že IFB dokázala výrazne zvýšiť svoj objem prepravy, vyvoláva pochybnosti, či Belgicko maximálne obmedzilo nepriaznivé dôsledky pre hospodársku súťaž, pokiaľ ide o logistickú činnosť IFB.

(304) Belgická vláda vo svojej odpovedi na list o začatí konania predložila päť argumentov, ktoré majú preukázať, že IFB na rozdiel od toho, čo tvrdí Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania, prijala dostatočné opatrenia na zmiernenie narušenia hospodárskej súťaže (podrobnejšie informácie pozri v opise v časti 3 tohto rozhodnutia, body 177 až 187). Tieto argumenty môžeme zhrnúť takto:

— zníženie kapacity vozňov prevádzkovaných IFB o 49 %,

— trhový podiel IFB pod úrovňou 5 %,

— pomalší rast v porovnaní s rastom trhu (9,9 % rast IFB oproti v priemere 12 % rastu trhu),

— rast najmä vďaka doprave tovaru vo veľkom množstve, podsegmentu trhu, na ktorom bola IFB pred rokom 2002 prítomná len vo veľmi obmedzenej miere,

— liberalizácia trhu železničnej nákladnej dopravy od roku 2007 ešte zvýši konkurenčný tlak.

(305) Komisia konštatuje, že všetkých päť argumentov belgickej vlády je presvedčivých. Pokiaľ ide o prvý argument, domnieva sa, že belgická vláda preukázala, že IFB znížila svoju logistickú kapacitu znížením počtu prevádzkovaných vozňov o 49 %, vďaka čomu sa zmiernilo narušenie hospodárskej súťaže spôsobené uvedenými opatreniami. Pokiaľ ide o druhý argument, Komisia súhlasí s belgickou vládou, že trhové podiely IFB sa obmedzujú na trh logistiky v zmysle bodu 36 usmernení z roku 1999. Pokiaľ ide o tretí argument, Komisia sa domnieva, že vysvetlenia poskytnuté Belgickom na objasnenie zvýšenia obratu IFB potvrdzujú, že IFB Logistics rástla oveľa rýchlejšie ako jej konkurenti a že najväčší rast bol zaznamenaný v podsektore, v ktorom bola IFB prítomná len okrajovo. Pokiaľ ide o štvrtý argument, Komisia sa nazdáva, že aj keď rozhodnutie sprístupniť svoje terminály konkurentom bolo pravdepodobne prijaté z hospodárskych dôvodov, aj tak malo za následok širšie sprístupnenie trhov, na ktorých je IFB aktívna, čím sa môže obmedziť negatívny vplyv pomoci. Pokiaľ ide o piaty argument, Komisia priznáva, že situácia IFB je podobná situácii SNCF fret, pretože IFB je rovnako ako SNCF fret aktívna v podsektoroch „železničná doprava“ a „kombinovaná doprava“, ktoré sú plne liberalizované od 1. januára 2007 ([48]).

(306) Komisia dospela k záveru, že Belgicko podalo dôkaz o tom, že v sektore logistiky boli prijaté dostatočné opatrenia na maximálne možné zmiernenie nežiaduceho vplyvu pomoci na konkurentov.

([48]) Toto úplné otvorenie trhov, ktoré ustanovuje smernica 91/440/ES, bolo implementované kráľovským dekrétom z 13. decembra 2005.

c) ***Záver***

(307) Komisia dospela k záveru, že belgické orgány predložili dôkaz, že prijali dostatočné opatrenia na maximálne možné zmiernenie nežiaduceho vplyvu pomoci na konkurentov na oboch uvedených trhoch.

4.2.2.3. Obmedzenie pomoci na minimum

(308) Pokiaľ ide o obmedzenie pomoci na minimum, usmernenia z roku 1999 uvádzajú (body 40 a 41):

„(40) Výška a intenzita pomoci sa musia obmedziť na striktné minimum nevyhnutných nákladov na reštrukturalizáciu, aby sa reštrukturalizácia mohla uskutočniť so zreteľom na existujúce finančné zdroje firmy, jej akcionárov alebo obchodnú skupinu, do ktorej patrí. Od príjemcov pomoci sa očakáva, že na plán na reštrukturalizáciu prispejú značnou čiastkou z vlastných finančných zdrojov vrátane predaja aktív, ktoré nie sú pre prežitie firmy podstatné, alebo z externého financovania v rámci trhových podmienok. Ak sa má obmedziť narušenie hospodárskej súťaže, výška pomoci alebo forma, v akej sa táto pomoc poskytuje, musí byť taká, aby sa zabránilo tomu, že spoločnosti sa poskytne nadbytočná hotovosť, ktorá by sa mohla použiť na agresívne aktivity, ktoré by mohli vyvolať narušenie trhu, nesúvisiace s procesom reštrukturalizácie. Komisia preto preskúma úroveň pasív firmy po jej reštrukturalizácii, vrátane situácie po akomkoľvek odklade alebo znížení pohľadávok, najmä v rámci jej pokračovania v obchodnej činnosti po začatí konania o kolektívnej insolventnosti vedenom proti nej podľa vnútroštátneho právneho poriadku. Taktiež by sa žiadna pomoc nemala použiť na financovanie nových investícií, ktoré nie sú nevyhnutné na obnovu životaschopnosti firmy.

(41) V každom prípade treba Komisii preukázať, že pomoc sa použije iba na účely obnovenia životaschopnosti firmy a že neumožní príjemcovi počas realizácie plánu reštrukturalizácie rozširovať výrobnú kapacitu, pokiaľ takéto rozšírenie nebude potrebné na obnovenie životaschopnosti firmy a nenaruší hospodársku súťaž.“

(309) Preto treba najprv preskúmať, či je pomoc obmedzená na minimum a potom treba preskúmať, či IFB prispela primeraným finančným príspevkom.

a) **Obmedzenie pomoci na minimum**

(310) Na preukázanie skutočnosti, že pomoc sa obmedzuje na nevyhnutné minimum, belgická vláda vysvetľuje, že zvýšenie základného imania sa obmedzuje na posilnenie základného imania IFB, ktoré sa stalo záporným v dôsledku strát zaznamenaných v rokoch 2001 a 2002, na úroveň, ktorá jej umožní dosiahnuť hospodársku životaschopnosť. Ako sa vysvetľuje v časti 2 tohto rozhodnutia, miera platobnej schopnosti, t. j. pomer vlastného imania k pasívam, bude u IFB po zvýšení základného imania 35,6 %.

(311) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania (bod 268) Komisia skonštatovala, že zvýšenie základného imania bolo o 20 miliónov EUR menšie, ako predpokladal poradca McKinsey v pláne reštrukturalizácie; Komisia okrem toho uviedla (bod 268), že plánovaná miera platobnej schopnosti IFB bola nižšia ako miera platobnej schopnosti spoločností prevádzkujúcich terminály a takisto bola nižšia, hoci len trochu, ako miera platobnej schopnosti spoločností so zmiešanými činnosťami.

(312) Komisia však zistila, že táto miera bola vyššia než priemerná miera zaznamenaná u dopravných spoločností. So zreteľom na uvedenú skutočnosť dospela k záveru, že nemá dostatok informácií na to, aby mohla s konečnou platnosťou posúdiť, či sa pomoc obmedzila na nevyhnutné minimum.

(313) Komisia sa domnieva, že na určenie skutočnosti, či sa pomoc obmedzuje na nevyhnutné minimum, treba najprv preskúmať, či miera platobnej schopnosti IFB, ktorá si v Belgicku udrží činnosti, nepresiahne priemer zaznamenaný u jej konkurentov a ďalej, či IFB stiahla svoj kapitál investovaný do účastí vo Francúzsku s čo možno najnižšími nákladmi.

i) *Miera platobnej schopnosti nepresahujúca priemernú mieru*

(314) Belgicko vo svojej odpovedi na list o začatí konania poskytlo doplňujúce informácie. Najprv vypočítalo mieru platobnej schopnosti šiestich spoločností prevádzkujúcich terminály, ktoré sú najviac porovnateľné s IFB a mieru platobnej schopnosti šiestich logistických spoločností, ktoré sú najviac porovnateľné s IFB. Potom vypočíta priemer vážením priemerných mier spoločností prevádzkujúcich terminály a logistických spoločností podľa relatívneho významu týchto dvoch činností v rámci IFB. Z toho vyplýva priemerná miera platobnej schopnosti 35,6 %, čo zodpovedá miere platobnej schopnosti IFB po plánovanom zvýšení základného imania.

(315) Belgicko okrem toho preukázalo, že obaja bezprostrední konkurenti IFB, t. j. spoločnosť Gosselin a spoločnosť Hupac, majú veľmi podobnú mieru platobnej schopnosti (Gosselin 38,9 % a Hupac 34,9 %).

(316) So zreteľom na dodatočné informácie Belgicka a na skutočnosť, že zvýšenie základného imania bolo znížené oproti pôvodnému odporúčaniu zo 120 miliónov EUR v pláne McKinseyho z decembra 2003 na 95,3 milióna EUR sa Komisia domnieva, že zvýšenie základného imania je obmedzené na nevyhnutné minimum.

ii) *Stiahnutie kapitálu investovaného do účastí vo Francúzsku za*

(317) Pokiaľ ide o stiahnutie kapitálu investovaného do dcérskych spoločností IFB vo Francúzsku, Komisia si navyše overila, že IFB si pri oddlžení zvolila najlacnejšiu alternatívu s cieľom obmedziť na minimum náklady na oddlženie a teda aj pomoc.

a) ***Acimar***

(318) Stiahnutie investovaného kapitálu z Acimaru súdnou cestou prostredníctvom súdneho vyrovnania stálo 3,9 milióna EUR (pozri časť 2 tohto rozhodnutia). Komisia konštatuje, že Belgicko preukázalo, že alternatíva, t.j. udržanie činností, vyžadovalo financovanie ročnej prevádzkovej straty do konca roku 2005 spoločnosťou IFB, ktorá vykázala celkovú stratu 10,8 milióna EUR bez akejkoľvek istoty, že bude môcť získať späť svoje pohľadávky vo výške 3,9 milióna EUR, ktorých bolo treba sa vzdať v súdnom vyrovnaní.

(319) Komisia preto dospela k záveru, že IFB si pre Acimar zvolila najlacnejšiu alternatívu.

b) ***NFTI-ou***

(320) Pokiaľ ide o spoločnosť NFTI-ou, ktorú spoločne kontrolovali IFB a Port Autonome v Dunkerque – prevádzkovateľ terminálov v prístave Dunkerque, IFB preskúmala dve možnosti: ďalej vykonávať činnosť alebo stiahnuť investície predajom svojho podielu. Stiahnutie investícií by spôsobilo náklady 18,5 milióna EUR (pozri podrobný opis v časti 2 tohto rozhodnutia).

(321) Pokiaľ ide o alternatívu pokračovania v činnosti, Belgicko preukázalo vo svojej odpovedi, že by to spôsobilo stratu vo výške 36,2 milióna EUR (pozri podrobný opis v časti 3 tohto rozhodnutia).

(322) Pokiaľ ide o nákladnosť oboch alternatív, Komisia sa domnieva, že IFB si zvolila lacnejšiu alternatívu.

c) ***IFB France***

(323) Postúpenie IFB France, neskôr premenovanej na AGEP, spoločnosti NFTI-ou, stálo 0,9 milióna EUR (pozri podrobný opis v časti 2 tohto rozhodnutia). Preto sa natíska otázka, či by vyhlásenie konkurzu IFB France nebolo bývalo pre IFB lacnejšie.

(324) Rovnako ako za predpokladu predaja by sa IFB musela vzdať svojich pohľadávok u IFB France v hodnote 0,8 milióna EUR. Belgicko však tvrdí, že vyhlásenie konkurzu by prinieslo dodatočné náklady: IFB by nemohla uplatniť predajnú cenu 0,1 milióna EUR, čo by pravdepodobne spôsobilo pokles hodnoty jej účasti a IFB by podľa francúzskeho sociálneho práva musela zaplatiť 14 zamestnancom, ktorí prišli následkom konkurzu o prácu, celkovo 0,8 milióna EUR.

(325) Komisia sa domnieva, že Belgicko nepredložilo dôkaz o tomto riziku vykrytia pasív. Komisia preto musí tento argument odmietnuť ([49]). Komisia teda dospela k záveru, že postúpenie IFB France stálo prinajmenšom toľko, koľko udržanie jej činnosti.

(326) Komisia teda dospela k záveru, že IFB si zvolila lacnejšiu alternatívu.

d) ***Dry Port Dunkerque***

(327) Pokiaľ ide o Dry Port v Dunkerque, prijalo sa rozhodnutie o likvidácii spoločnosti s predchádzajúcim predajom časti aktív, t. j. 8,6 % podielu v NFTI-ou. Stálo to 7,9 milióna EUR (pozri podrobný opis v časti 2 tohto rozhodnutia).

(328) Pri druhej alternatíve, čiže pri pokračovaní v činnosti, by IFB financovala ročnú prevádzkovú stratu následkom strát spoločnosti, čo by prinieslo dodatočné náklady vo výške 2,6 milióna EUR.

(329) Likvidácia bola preto tou lacnejšou alternatívou.

e) ***SSTD***

(330) Na účely strategického rozhodnutia odísť z francúzskeho trhu bolo rozhodnutie predať SSTD za 0,2 milióna EUR (pozri podrobný opis v časti 2) v súlade s alternatívou, ktorá je pre IFB najvýhodnejšia.

([49]) Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 14. septembra 1994, Španielsko/Komisia, tzv. rozsudok „Hytasa“ (C-278/92, C-279/92 a C 208/92, Zb. 1999, s. I-4103), bod 22, a rozhodnutie Komisie z 22. júla 1998 vo veci SDBO.

f) ***Záver***

(331) Komisia dospela k záveru, že IFB stiahla svoje podiely vo Francúzsku s najnižšími možnými nákladmi, takže financovanie spoločnosťou SNCB tohto stiahnutia investovaného kapitálu potrebného na zabezpečenie životaschopnosti zvyšnej časti IFB sa obmedzilo na možné minimum.

b) **Vlastný príspevok príjemcu**

(332) V bode 40 usmernení z roku 1999 sa uvádza, že:

„Od príjemcov pomoci sa očakáva, že na plán na reštrukturalizáciu prispejú značnou čiastkou z vlastných finančných zdrojov vrátane predaja aktív, ktoré nie sú pre prežitie firmy nevyhnutné, alebo z externého financovania zabezpečeného v rámci trhových podmienok."

(333) V liste o začatí konania (bod 270) Komisia uviedla, že z plánu reštrukturalizácie možno usúdiť, že IFB neprispela značnou čiastkou na svoju reštrukturalizáciu a Komisia mala preto pochybnosti, či IFB dostatočne prispela na svoju reštrukturalizáciu.

(334) Belgicko vo svojej odpovedi na list o začatí konania podrobne vysvetlilo, čo považuje za vlastné príspevky IFB na jej reštrukturalizáciu (pozri podrobný opis v časti 3 tohto rozhodnutia, body 194 až 201).

(335) Komisia hodnotí vysvetlenia Belgicka takto:

i) *Náklady na reštrukturalizáciu*

(336) Komisia najprv stanovila celkové náklady na reštrukturalizáciu bez čistých ziskov z produktivity a znížení nedostatku prevádzkového kapitálu.

Čisté náklady na reštrukturalizáciu	
Čistá prevádzková strata	2,749
Mimoriadne náklady	0,032
Zvýšenie nedostatku prevádzkového kapitálu	12,998
Reprodukčné investície do majetku iného ako finančný majetok	6,611
Investície finančného majetku	1,882
Splatenie úrokov iným podnikom ako je SNCB	2,351
Splatenie finančného dlhu	16,599
Čiastočné splatenie dlhu a úrokov u SNCB	81,7
Daňové dlhy	0,077
Spolu	125,56

(337) Komisia sa v tejto súvislosti domnieva, že v súlade s jej rozhodovacím postupom ([50]) je opodstatnené uviesť skôr náklady uvedené v tabuľke než náklady vyčíslené Belgickom (pozri tabuľku v bode 184), najmä z týchto dôvodov:

— Prevádzková strata („cash drain"). Belgicko začlenilo 27,916 milióna EUR ako „*hrubú* prevádzkovú stratu" do nákladov na reštrukturalizáciu. Komisia je toho názoru, že v súlade s jej rozhodovacím postupom ([51]) netreba zahrnúť *čistú* prevádzkovú stratu do nákladov na reštrukturalizáciu. Tieto náklady sa môžu dosiahnuť odpočítaním od hrubej prevádzkovej straty v priebehu obdobia reštrukturalizácie (27,916 milióna EUR) zisky z produktivity v období reštrukturalizácie (25,167 milióna EUR). Čistá prevádzková strata je potom 2,749 milióna EUR.

— Zmeny v nedostatku prevádzkového kapitálu. Belgicko uvádza v časti „náklady" a v časti „vlastný príspevok" výkyvy v nedostatku prevádzkového kapitálu ([52]). V súlade s rozhodovacím postupom Komisie ([53]) treba do nákladov na reštrukturalizáciu započítať iba čisté zvýšenie nedostatku prevádzkového kapitálu, ktoré je 12,998 milióna EUR ([54]).

— Prevody v rámci skupiny. Belgicko zahrnulo do nákladov na reštrukturalizáciu do položky „investície do finančného majetku" prevody v rámci skupiny spojené s centralizovaním podielov skupiny v Belgicku. Išlo o tieto prevody: akcie RKE (belgický podnik podrobne opísaný v časti 2 bod 47 listu o začatí konania), vo vlastníctve Haeger & Schmidt International (100 % dcérska spoločnosť IFB v Nemecku podrobne opísaná aj v časti 2 bod 47

([50]) Pozri rozhodnutie Komisie z 5. decembra 2005, *ABX Logistics*, vec C 53/03, bod 247.

([51]) Pozri rozhodnutie Komisie z 5. decembra 2005, *ABX Logistics*, vec C 53/03, bod 247.

([52]) Výkyvy smerom hore možno vysvetliť potrebou financovať prebiehajúce práce a vyrovnať rozdiel medzi pohľadávkami a obchodnými dlhmi a udržať dostatočnú likviditu na začiatku obdobia reštrukturalizácie. Výkyvy smerom dole sa uskutočnili v strede a na konci obdobia reštrukturalizácie: v roku 2004 a 2005 IFB uvoľnila okolo 2,7 milióna EUR znížením nedostatku svojho prevádzkového kapitálu. Podarilo sa to vďaka získaniu späť sumy 0,9 milióna EUR v prevádzkovom kapitále OCHZ v čase predaja 50 % účasti v spoločnosti a vďaka skráteniu oproti roku 2003 platobnej lehoty poskytovanej zákazníkom od roku 2004 a takisto nezmenenej dodávateľskej platobnej politike.

([53]) Pozri rozhodnutie Komisie z 5. decembra 2005, *ABX Logistics*, vec C 53/03, bod 247.

([54]) Tento výsledok sa dosiahol takto: 7,685 miliónov EUR (zvýšenie v Belgicku) + 8,000 (zvýšenie vo Francúzsku) – 2,687 milióna EUR (zníženie), pozri tabuľku v časti 3, bod 184.

listu o začatí konania) boli prevedené na IFB, ktorá ich v súčasnosti vlastní priamo, a nie nepriamo prostredníctvom Haeger & Schmidt International. Cena tejto transakcie predstavuje 1,6 milióna EUR a bola uhradená platbou v hotovosti 0,6 milióna EUR a znížením pohľadávok (bežný účet) IFB u Haeger & Schmidt International vo výške 1 milióna EUR.

Komisia sa domnieva, že táto transakcia, ktorá predstavuje prevod v rámci skupiny IFB, nemôže byť započítaná do nákladov na reštrukturalizáciu, pretože je finančne neutrálna na úrovni skupiny. Nákladom IFB vo výške 0,6 milióna EUR totiž zodpovedá výsledok vylepšený o 0,6 milióna EUR spoločnosti Haeger & Schmidt International, ktorý je vykázaný v konsolidovanej súvahe skupiny ako zvýšenie zisku.

ii) *Financovanie spoločnosťou SNCB a vlastná účasť IFB*

(338) SNCB financuje reštrukturalizáciu sumou 95,3 milióna EUR. Ako bolo preukázané v bodoch 199 až 237, toto financovanie je pripísateľné Belgicku. Uskutoční sa premenou na kapitál výhodného úveru a pohľadávok, v súvislosti s ktorými bola poskytnutá predĺžená lehota na splatenie, ako aj súvisiacich úrokov.

(339) Na rozdiel od toho, čo sa uvádza v bode 43 usmernení z roku 2004, usmernenia z roku 1999 nevylučujú, že vlastný príspevok podniku spočíva v budúcich ziskoch. Komisia sa domnieva, že v rámci usmernení z roku 1999 môžu budúce zisky predstavovať vlastný príspevok, ak tieto zisky boli predvídateľné v čase prípravy plánu reštrukturalizácie.

(340) IFB prispeje k svojej vlastnej reštrukturalizácii najprv svojimi ziskami naplánovanými na roky 2004, 2005 a 2006, ktoré mali celkovo predstavovať sumu 10,5 milióna EUR. Ako už bolo vysvetlené, odhad týchto ziskov sa zakladal na skutočnostiach, ktoré boli spoločnosti IFB známe už v čase utvárania plánu reštrukturalizácie, ako napríklad uzavretie dôležitých zmlúv, zníženie mzdových nákladov po zredukovaní pracovnej sily a súčinností ustanovených v pláne reštrukturalizácie. Komisia následne dospela k záveru, že tieto budúce zisky boli v čase prípravy plánu reštrukturalizácie predvídateľné.

(341) IFB potom prispeje svojimi finančnými príjmami, ktoré vyplývajú z úrokov akumulovaných na bankových účtoch IFB a ktoré celkovo predstavujú sumu 1,4 milióna EUR. Ako sa opisuje v bode 187, tieto budúce príjmy boli predvídateľné v čase prípravy plánu reštrukturalizácie.

(342) Predajom „nefinančného majetku“ súkromným podnikom IFB prispeje sumou 4,771 milióna EUR. Okrem relatívne obmedzeného predaja rôznych aktív, ktorým sa celkovo získa 0,271 milióna EUR, bude táto časť príspevku tvorená hlavne stiahnutím investícií v roku 2004 z aktív použitých na terminály OCHZ. Spoluvlastnícke práva (50 %) na tieto aktíva používané spoločnosťou OCHZ sa predali za cenu 4,5 milióna EUR.

(343) Predajom „finančného“ majetku, t. j. predajom minoritných účastí v súkromných podnikoch, nazhromaždí IFB celkovo 9,287 milióna EUR. Tieto príjmy sa získali prostredníctvom stiahnutia investícií z

— Autocare Europe a IFB France v roku 2003,

— GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA a Brussels Terminal Intermodal SA v roku 2004 a

— CNC Ferry Boats Intermodal v roku 2005.

Ako sa opisuje v bode 187, tieto budúce príjmy boli v čase prípravy plánu reštrukturalizácie predvídateľné.

(344) Komisia sa domnieva, že Belgicko preukázalo, že IFB znížila predajom súkromným podnikom, ktoré boli práve opísané, svoje činnosti vo svojom *core business*.

(345) Pôžičkami dojednanými u súkromných úverových inštitúcií sa IFB podarilo nazhromaždiť 3,3 milióna EUR v roku 2003 a v roku 2006. Tieto pôžičky boli podrobne opísané v bodoch 75 až 79 rozhodnutia o začatí konania. Boli získané za trhových podmienok a bez záruky SNCB alebo belgického štátu voči bankovým inštitúciám.

(346) IFB nakoniec prispelo sumou 1,105 milióna EUR, ktoré pochádzajú z mimoriadnych príjmov. Tieto mimoriadne príjmy zodpovedajú ziskom z predaja nefinančného majetku (najmä EAOS-wagons a prevádzkových zariadení na termináloch).

(347) Komisia dospela k záveru, že vlastná účasť IFB na nákladoch na reštrukturalizáciu predstavuje 24,927 milióna EUR. V tabuľke sú uvedené všetky príspevky IFB:

Zisky 2004 až 2006	10,429
Finančné príjmy	1,368
Predaj nefinančného majetku	4,771
Predaj finančného majetku	9,287
Pôžičky zmluvne dojednané so súkromnými bankami	3,300
Mimoriadne príjmy	1,105
Spolu	30,26

Záver týkajúci sa vlastného príspevku

(348) V súhrne je možné konštatovať, že celkové náklady na reštrukturalizáciu IFB, ktoré predstavujú sumu 125,56 milióna EUR, sú splatené vo výške 95,3 milióna EUR, t. j. 76 %, spoločnosťou SNCB. Toto financovanie je pripísateľné belgickému štátu. Náklady vo výške 30,26 milióna EUR, t. j. 24 %, hradí sama IFB.

(349) V tomto prípade Komisia pripomína, že usmernenia z roku 1999 neustanovujú minimálnu úroveň vlastného príspevku, ale iba príspevok v značnej čiastke. Pokiaľ však nové usmernenia z roku 2004, ktoré sa v tomto prípade neuplatňujú, vyžadujú vlastný príspevok vyšší ako 50 %, Komisia považuje za prospešné pripomenúť osobitné ťažkosti spojené s reštrukturalizáciou (od ktorej priamo závisí 250 pracovných miest v Belgicku); veľkosť znížení kapacít (zníženie o 49 % objemu železničných vozňov; predaj niekoľkých terminálov); a význam kombinovanej dopravy – trhu, na ktorom je IFB predovšetkým aktívna – v dopravnej politike Európskej únie.

(350) Komisia dospela k záveru, že účasť 24 % predstavuje za týchto okolností veľkú účasť, aj so zreteľom na veľkosť podniku IFB a jej katastrofálnu finančnú situáciu pred reštrukturalizáciou.

4.2.2.4. Ročná správa a kritérium *„jedenkrát a naposledy“*

(351) Usmernenia z roku 1999 uvádzajú v bodoch 45 a 48:

„(45) Komisia musí byť v takom postavení, aby mohla zabezpečiť riadnu implementáciu plánu reštrukturalizácie prostredníctvom pravidelných a podrobných správ prekladaných príslušným členským štátom.

(48) V snahe zabrániť podnikom získať neoprávnenú podporu, pomoc na reštrukturalizáciu sa môže poskytnúť iba raz. Keď sa plánovaná pomoc na reštrukturalizáciu oznamuje Komisii, členský štát musí konkretizovať, či príslušný podnik v minulosti už získal pomoc na reštrukturalizáciu vrátane pomoci poskytnutej predtým, ako tieto usmernenia nadobudli účinnosť a taktiež vrátane akejkoľvek neoznámenej pomoci. Ak je to tak a ak uplynulo menej ako 10 rokov odvtedy, ako sa skončilo obdobie reštrukturalizácie alebo sa implementácia plánu pozastavila, potom Komisia bežne povoľuje ďalšiu pomoc na reštrukturalizáciu iba za výnimočných a nepredvídateľných okolností, za ktoré podnik nie je zodpovedný. Za nepredvídateľnú okolnosť sa považuje taká, ktorá sa v žiadnom prípade nedala predpokladať počas koncipovania plánu reštrukturalizácie.“

(352) Ako sa už konštatovalo v rozhodnutí o začatí konania (bod 271), belgická vláda súhlasila s tým, že Komisii poskytne výročnú správu, aby Komisia mohla posúdiť, či sa plán reštrukturalizácie implementuje podľa záväzkov prijatých belgickými orgánmi.

(353) Ako sa zároveň konštatuje v rozhodnutí o začatí konania (bod 271), kritérium *„raz a naposledy“* bolo splnené.

5. ZÁVER

(354) Komisia konštatuje, že Belgicko protiprávne implementovalo časť uvedených opatrení v rozpore s článkom 88 ods. 3 zmluvy. Preskúmaním opatrení sa preukázalo, že sčasti nie sú pomocou a ich zvyšná časť je zlučiteľná so spoločným trhom,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Financovanie reštrukturalizácie činností InterFerryBoats SA v Belgicku a financovanie stiahnutia kapitálu investovaného do činností InterFerryBoats SA vo Francúzsku vo výške 95,3 milióna EUR spoločnosťou Société nationale des chemins de fer belges, pripísateľné Belgicku a poskytnuté Belgickom, sú štátnou pomocou na reštrukturalizáciu, ktorá je zlučiteľná so spoločným trhom.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu.

V Bruseli 24. apríla 2007

Za Komisiu

Jacques BARROT

podpredseda