II

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava ni obvezna)

ODLOČBE/SKLEPI

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 24. aprila 2007

o ukrepu pomoči, ki ga Belgija izvaja v korist družbe InterFerryBoats (C 46/05 (ex NN 9/04 in ex N 55/05))

(notificirano pod dokumentarno številko C(2007) 1180)

(Besedili v francoskem in nizozemskem jeziku sta edini verodostojni)

(Besedilo velja za EGP)

(2009/608/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim strankam, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi členi,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1 Primera NN 9/04 in N 55/05

(1) V dopisu z dne 12. avgusta 2003, evidentiranem pri Komisiji 20. avgusta 2003 (TREN/A(03)27718), so belgijski organi priglasili ukrepe reševanja in prestrukturiranja, ki jih je družba Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) svoji hčerinski družbi Inter Ferry Boats (IFB) namenila z okvirno pogodbo, sklenjeno 7. aprila 2003, na podlagi člena 88(3) Pogodbe.

(2) 13. oktobra 2003 (D(03)17546) je Komisija pozvala belgijske organe, da ji predložijo dodatna pojasnila. Na to temo je 12. decembra 2003 potekalo dvostransko srečanje z belgijskimi organi. Na srečanju je bil Komisiji predložen načrt za prestrukturiranje IFB.

(3) Belgijski organi so na dopis Komisije odgovorili z dopisom z dne 7. januarja 2004, evidentiranem pri Komisiji 13. januarja 2004 (TREN/A(04)10708). Iz dopisa izhaja, da so bili priglašeni ukrepi dovoljeni. Zato je bila zadeva evidentirana pod številko NN 9/04. Drugo srečanje je bilo 30. aprila 2004. Belgijski organi so dodatne dokumente, ki jih je na srečanju zahtevala Komisija, poslali v dopisu z dne 15. junija 2004, evidentiranem pri Komisiji 21. junija 2004 (TREN/A(04)23691).

(4) V dopisu z dne 26. januarja 2005 (D(05)100339) je Komisija pozvala belgijske organe, da predložijo dodatna pojasnila, ki so bila posredovana v dopisu z dne 25. marca 2005, evidentiranem pri Komisiji 30. marca 2005 (TREN/A(05)7712).

(5) V dopisu z dne 28. januarja 2005 (SG(2005)A1133) so belgijski organi sporočili Komisiji, da namerava SNCB dodatno povečati kapital IFB, kar ni bilo predvideno v dogovorih, priglašenih 12. avgusta 2003. Komisija je ta primer evidentirala kot priglasitev pod številko N 55/2005.

(6) V dopisu z dne 29. marca 2005 (D(05)106199) je Komisija pozvala belgijske organe, da predložijo dodatna pojasnila, ki so bila posredovana v dopisu z dne 28. aprila 2005, evidentiranem pri Komisiji 3. maja 2005 (SG(2005)A(05)4155).

(7) V dopisu z dne 31. maja 2005 (D(05)111096) je Komisija pozvala belgijske organe, da predložijo dodatna pojasnila, ki so bila posredovana v dopisu z dne 30. junija 2005, evidentiranem pri Komisiji 1. julija 2005 (TREN/A(05)16598).

(8) 16. septembra 2005 je bilo delovno srečanje med Komisijo in belgijskimi organi. Na srečanju je Komisija od belgijskih organov zahtevala, da ji predložijo dodatne informacije, ki so bile poslane po elektronski pošti 21. oktobra 2005 in evidentirane pri Komisiji 24. oktobra 2005 (TREN/A(05)27067).

1.2 **Primer C 46/05**

(9) V dopisu z dne 7. decembra 2005 je Komisija sporočila Belgiji, da bo v zvezi z zadevnimi ukrepi sprožila postopek na podlagi člena 88(2) Pogodbe.

(10) Odločitev Komisije, da sproži postopek preiskave, je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* [1]. Komisija je zainteresirane stranke pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnem ukrepu. Komisija od tretjih zainteresiranih strani ni prejela pripomb.

(11) Belgija je na dopis o sprožitvi postopka odgovorila z dopisom z dne 14. februarja 2006, evidentiranem pri Komisiji 15. februarja 2006 pod številko TREN/A/13934. V istem dopisu z dne 14. februarja 2006 je Belgija umaknila svojo priglasitev z dne 28. januarja 2005.

(12) 1. junija 2006 in 25. julija 2006 sta bili delovni srečanji služb Komisije in belgijskih organov. Belgijski organi so Komisiji poslali dodatne informacije v dopisu z dne 29. junija 2006, evidentiranem pri Komisiji istega dne pod številko TREN/A/25806, v dopisu z dne 20. septembra 2006, evidentiranem pri Komisiji istega dne pod številko TREN/A/32665 in z elektronsko pošto 16. in 21. novembra 2006, evidentirano pod številkama TREN/A/37638 in TREN/A/37981.

(13) V dopisu z dne 30. novembra 2006, ki ga je Komisija prejela 5. decembra 2006 in evidentirala pod številko TREN/A/39219, so belgijski organi posredovali pismo gospoda Karla Vincka v zvezi s tem spisom. Belgijski organi so to pismo poslali v podkrepitev trditvi, da odločitev SNCB v tem spisu ni mogoče pripisati Belgiji, temveč samo SNCB.

(14) V dopisu z dne 5. februarja 2007 (D(07)302095) je Komisija pozvala belgijske organe, da ji predložijo dodatne informacije. Belgija je te informacije poslala z dopisom z dne 6. februarja 2007, evidentiranim pri Komisiji 7. februarja 2007 (A(07)24246), z dopisom z dne 8. februarja 2007, evidentiranim pri Komisiji 9. februarja 2007 (A(07)23613), z dopisom z dne 13. februarja 2007, evidentiranim pri Komisiji 15. februarja 2007 (A(07)24201) in z dopisom z dne 15. februarja 2007, evidentiranim pri Komisiji 16. februarja 2007 (A(07)24362).

(15) V dopisu z dne 15. marca 2007 (D(07)306248) in na delovnem srečanju 16. marca 2007 je Komisija pozvala belgijske organe, da predložijo dodatne informacije. Belgija je te informacije poslala z dopisom z dne 30. marca 2007, evidentiranim pri Komisiji istega dne (A(07)28411).

2. **PODROBEN OPIS UKREPOV REŠEVANJA IN PRESTRUKTURIRANJA**

2.1 **Podpisnici okvirne pogodbe o reševanju in prestrukturiranju IFB**

2.1.1 *IFB*

2.1.1.1 Opis družbe

(16) IFB je delniška družba, ustanovljena v skladu z belgijskim pravom. SNCB ima v lasti 89,03 % kapitala družbe. Drugi delničarji so CNC Transports, hčerinska družba v 93,8-odstotni lasti SNCF (7,41 %), ICF (2,08 %) in EWS (English Welsh and Scottish Railway – 1,22 %).

(17) Družba IFB je bila ustanovljena 1. aprila 1998 z združitvijo treh družb: Ferry Boats SA, Interferry SA in „železniškega“ oddelka Edmond Depaire Ltd. Belgija je z izpiskom iz registra gospodarskih družb dokazala, da je to bila združitev s pripojitvijo, v kateri je družba Ferry Boats SA pripojila Interferry SA, nato pa je bil v združeno organizacijo vključen železniški oddelek Edmond Depaire SA. IFB je torej nadaljevanje pravne osebe Ferry Boats, ki je bila ustanovljena leta 1923.

[1] UL C 159, 8.7.2006, str. 2.

(18) IFB opravlja zlasti dve vrsti dejavnosti, logistiko železniškega in kombiniranega prevoza („IFB Logistics“) in upravljanje celinskih terminalov za kombinirani prevoz („IFB Terminals“). Dejavnosti podjetja so bile podrobno opisane v dopisu o sprožitvi formalnega postopka preiskave, točke od 16 do 29.

(19) Tem dejavnostim je treba dodati še kapitalske udeležbe in hčerinske družbe, ki so ali so bile v lasti IFB v Belgiji ali v tujini v družbah, ki upravljajo pomorske ali celinske terminale, in v transportnih družbah. Kapitalske udeležbe in hčerinske družbe so bile podrobno opisane v točki 30 in naslednjih točkah dopisa o sprožitvi formalnega postopka preiskave. Belgija je Komisijo obvestila, da nekateri podatki v dopisu o sprožitvi postopka niso povsem pravilni ali da so se medtem spremenili. Spremembe, do katerih je prišlo po dopisu o sprožitvi postopka, so opisane v točkah, ki sledijo. Glede drugega velja napotilo na odločbo o sprožitvi postopka (točke od 30 do 49).

(20) Kapitalske udeležbe IFB v terminalih v Belgiji. Družba IFB se je umaknila iz terminala v Zeebruggu. V točki 39 dopisa o sprožitvi postopka je zapisano, da je svoje deleže prodala interesnemu združenju OCHZ. Dejansko je družba IFB svoje deleže prodala Hesse-Noord Natie, s katero je skupaj upravljala ta terminal.

(21) V točki 41 dopisa o sprožitvi postopka je zapisano, da ima IFB v lasti 16,76 % družbe Dry Port Mouscron-Lille. Belgija je obvestila Komisijo, da se je po povečanju osnovnega kapitala družbe 29. junija 2006, pri katerem IFB ni sodelovala, in vstopu zasebnega investitorja DELCATRANS v kapital družbe njen delež zmanjšal na 11,07 %.

(22) Delež IFB v terminalih v Franciji. Družba IFB je jeseni 2006 svoj 30-odstotni delež v družbi Nord France Terminal International OU (v nadaljevanju „NFTI-ou“) prodala CMA-CGM. Po tej transakciji ima IFB v Franciji samo še 2-odstotni delež v družbi CNC transports, ki se od takrat imenuje Naviland Cargo.

2.1.1.2 Zadevni trgi in tržni delež IFB

(23) Komisija je v odločbi o sprožitvi postopka (točke od 50 do 54) ugotovila, da je treba pri dejavnostih IFB Logistics razlikovati dva trga različnih storitev, to je špedicijskih in logističnih dejavnosti. Ta trga sta bila opredeljena kot nacionalna trga, na katerih je bil izračunani tržni delež IFB Logistics med 2 % in 5 %.

(24) V zvezi s trgom terminalov odločba o sprožitvi postopka (točke od 55 do 59) razlikuje celinske in pomorske terminale. V tem času je družba IFB umaknila vse svoje kapitalske udeležbe v pomorskih terminalih. Niti zainteresirane stranke niti Belgija niso nasprotovale opredelitvi v odločbi o sprožitvi postopka.

(25) Ta trga dopolnjuje trg železniškega prevoza blaga. Od leta 2003 je odprt za mednarodni prevoz blaga iz Belgije in v Belgijo v skladu z Direktivo Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ([2]). To odpiranje mednarodnega prevoza blaga je bilo dokončano z odprtjem nacionalnega trga prevoza blaga 1. januarja 2007 v skladu z Direktivo 91/440/EGS, ki ga je Belgija uresničila s kraljevim odlokom z dne 13. decembra 2005.

2.1.2 *SNCB*

(26) SNCB je bila ustanovljena z belgijskim zakonom z dne 23. julija 1926 o ustanovitvi Société Nationale des Chemins de Fer Belges. ([3]) Od 14. oktobra 1992 ([4]) je samostojno javno podjetje in delniška družba, ki deluje po javnem pravu ([5]).

(27) 1. januarja 2005 je Belgija preoblikovala strukturo SNCB. Razdelila jo je na tri ločene družbe:

— SNCB Holding, „holdinška“ družba, ki ima v lasti 100-odstotni delež drugih dveh družb, to sta:

— Infrabel, upravljavec železniške infrastrukture in

— nova SNCB, železniško podjetje, ki opravlja prevozne storitve.

Belgija ima v lasti 100 % delnic družbe SNCB Holding.

(28) Upravni organi SNCB so upravni odbor, izvršni odbor in generalni direktor. Upravni odbor sestavlja 10 članov, vključno z generalnim direktorjem. Člane upravnega odbora z odlokom, o katerem odloča svet ministrov, imenuje kralj.

([2]) UL L 237, 24.8.1991, str. 25.
([3]) Moniteur Belge z dne 24. julija 1926.
([4]) Datum začetka veljavnosti kraljevega odloka z dne 30. septembra 1992 o odobritvi prve pogodbe o upravljanju Société nationale des chemins de fer belges in o ukrepih za to družbo, Moniteur Belge z dne 14. oktobra 1992.
([5]) Kot je opredeljeno v zakonu z dne 21. marca 1991 o reformi določenih javnih gospodarskih podjetij, Moniteur belge z dne 27. marca 1991.

(29) Belgijsko vlado zastopa v upravnem odboru vladni komisar. Vladni komisar lahko opozori belgijske organe na odločitev upravnega odbora o zadevi, ki ni povezana z opravljanjem javne službe, da bi jo ti razveljavili, če ta odločitev *„škodi […] izvajanju nalog javne službe“* (člena 23(2) zakona).

2.2 **Finančne težave IFB leta 2001 in 2002**

(30) Najprej je treba analizirati vzroke za finančne težave in potem opisati odziv vodilnih v IFB in SNCB.

2.2.1 *Finančne težave*

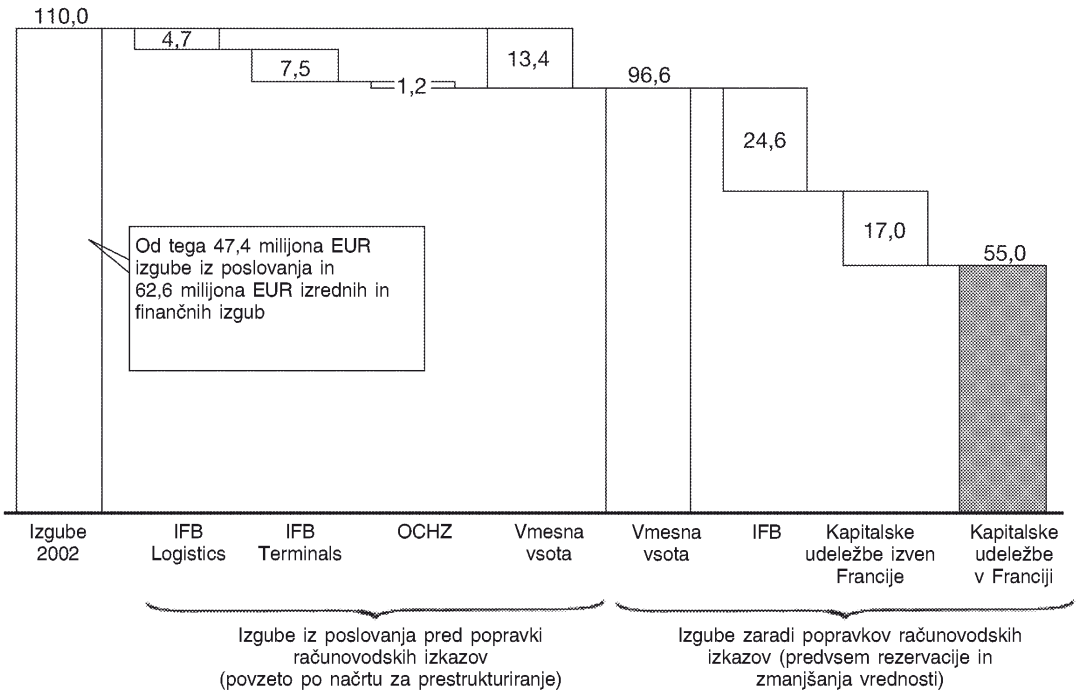
(31) Glavni razlog težav v IFB so finančne težave zaradi njenih kapitalskih udeležb v Franciji – vse v pristanišču Dunkerque – v letih 2001 in 2002. Finančne težave so zadevale tudi dejavnosti „IFB Logistics“ in „IFB Terminals“, ki sta v letu 2002 poslovali z izgubo.

(32) Kot je razvidno iz sheme 1, je skupna izguba IFB v poslovnem letu 2002 znašala 110 milijonov EUR. 12,2 milijona EUR so predstavljale izgube iz poslovanja pred popravki računovodskih izkazov v IFB Logistics (4,7 milijona EUR) in IFB Terminals (7,5 milijona EUR). K temu se doda še 1,2 milijona EUR izgube iz poslovanja na ravni deleža v OCHZ. Te izgube v skupni vrednosti 13,4 milijona EUR so predstavljale 12 % skupne izgube. Ostala izguba v letu 2002, to je 96,6 milijona EUR, je izhajala iz zmanjšanja vrednosti in rezervacij v okviru nujnih popravkov računovodskih izkazov zaradi težav družbe v Franciji in Belgiji. 75 % zmanjšanj vrednosti in rezervacij izhaja iz kapitalskih udeležb IFB. Od tega jih 76 % zadeva kapitalske udeležbe v Franciji.

Shema 1

Porazdelitev izgub leta 2002

(v milijonih EUR)



Vir: Načrt za prestrukturiranje IFB, 24. 3. 2003; IFB Controlling:

2.2.2 *Odziv vodstvenih delavcev v IFB in SNCB*

(33) Od konca leta 2000 družba IFB ni več plačevala računov, ki ji jih je izstavila družba SNCB za opravljene železniške storitve. Leta 2001 in zlasti 2002 je IFB nadaljevala s tako prakso, ki jo je SNCB dopuščala. Tako je bila konec januarja 2003 skupna vrednost računov SNCB, ki jih IFB ni plačala, 63 milijonov EUR. Neplačilo računov pojasni, zakaj je IFB lahko preživela kljub hudim finančnim težavam.

(34) 21. maja 2002 je upravni odbor IFB ugotovil, da so se lastna sredstva zaradi izgub od konca leta 2000 dalje zmanjšala na manj kot polovico osnovnega kapitala. V skladu s členom 633 belgijskega zakonika o gospodarskih družbah je IFB sklicala izredno generalno skupščino delničarjev.

(35) Na skupščini je SNCB kot večinska lastnica predstavila zavezo, da bo zagotovila pomoč IFB za odhodke iz poslovanja v obliki gotovinskega predujma v višini 2,5 milijona EUR. To zavezo SNCB je odobril upravni odbor SNCB. Na podlagi te zaveze so se delničarji odločili, naj IFB začasno še opravlja svoje dejavnosti in zahtevali od upravnega odbora, da pripravi popoln načrt za prestrukturiranje, ki bo vključeval hčerinske družbe in upravljanje terminalov.

(36) Upravni odbor SNCB je na seji 19. julija 2002 ocenil stanje svoje hčerinske družbe IFB. Generalni direktor IFB je predstavil položaj skupine, nakar je upravni odbor sprejel naslednjo odločitev: „*Odbor soglaša z denarnim vložkom v višini 2,5 milijona EUR za pokrivanje potreb po denarnih sredstvih in zagotavljanje neprekinjenega delovanja IFB do konca oktobra 2002 (ta znesek naj bi bil predujem pri verjetnem povečanju kapitala).*“

(37) Po odobritvi upravnega odbora je družba SNCB v drugem polletju 2002 nakazala IFB gotovinski predujem v višini 2 500 000 EUR po naslednjem razporedu:

— 6.8.2002: nakazilo zneska 1 000 000 EUR,

— 17.9.2002: nakazilo zneska 1 000 000 EUR,

— 30.9.2002: nakazilo zneska 500 000 EUR.

(38) Za predujem je veljala 3,1-odstotna obrestna mera; predujem je bil v celoti povrnjen julija 2003. Povračilo je potekalo v dveh fazah:

— 15. julija 2003 je IFB vrnila 1 500 000 EUR tega zneska ter 40 422,04 EUR obresti;

— 23. julija 2003 je IFB vrnila SNCB preostalih 1 000 000 EUR ter 26 883,35 EUR obresti.

(39) 19. septembra 2002 je generalni direktor IFB naročil dvema revizorjema, da pripravita posebno poročilo o oceni finančnega položaja podjetja. Na podlagi zaključkov tega poročila, predloženega IFB 4. decembra 2002 in nato še SNCB, je upravni odbor SNCB 20. decembra 2002 dal načelno soglasje za vpis povečanja kapitala IFB. 24. decembra 2002 je tudi izredna generalna skupščina delničarjev (v nadaljevanju „IGS“) IFB sprejela ta predlog.

(40) Vodstvo IFB je s pomočjo svetovalca McKinseya pripravilo načrt za prestrukturiranje IFB. Načrt za prestrukturiranje, ki je podrobno opisan v točkah od 73 do 86 te odločbe, je upravni odbor odobril 23. marca 2003.

(41) Nato so vodstveni delavci obeh družb (IFB in SNCB) določili podrobnosti reševanja in prestrukturiranja IFB v „okvirni pogodbi o prestrukturiranju IFB“, ki sta jo družbi podpisali 7. aprila 2003. Na drugi IGS so delničarji IFB soglašali z nadaljevanjem dejavnosti IFB na podlagi okvirne pogodbe.

2.3 **Ukrepi reševanja in prestrukturiranja iz „okvirne pogodbe med SNCB in IFB o prestrukturiranju IFB“ z dne 7. aprila 2003**

(42) Člen 2 okvirne pogodbe določa, da se bodo ukrepi, dogovorjeni med pogodbenicama, izvajali v dveh fazah, to je v obdobju reševanja in obdobju prestrukturiranja.

2.3.1 *Podrobna pravila in pogoji za zagotovitev ukrepov reševanja*

(43) Člen 3 okvirne pogodbe predvideva naslednje ukrepe reševanja:

— zagotovitev predujma, ki ga je treba povrniti, v višini 5 milijonov EUR,

— zagotovitev posojila v višini največ 15 milijonov in

— začasna odobritev odloga plačila za dolgove IFB do SNCB v višini 63 milijonov EUR.

(44) Trajanje ukrepov je bilo omejeno na 12 mesecev; vendar so bili ukrepi s tihim soglasjem pogodbenic podaljšani do datuma povečanja kapitala.

(45) Obrestna mera za predujem, ki ga je treba povrniti, in zneske, črpane iz kreditne postavke, je enaka referenčni obrestni meri, ki jo Komisija uporablja za državno pomoč. Obresti bodo pripisane glavnici in se bodo plačevale hkrati z zapadlimi obveznostmi.

(46) Za dolgove v višini 63 milijonov EUR veljajo običajne 5,4-odstotne zamudne obresti. Obresti bodo pripisane glavnici in se bodo plačevale hkrati z odplačilom glavnice.

(47) Obresti, ki jih je IFB dolgovala SNCB za dolgove in posojilo, so znašale 2,2 milijona EUR leta 2002, 3,9 milijona EUR leta 2003, 4,7 milijona EUR leta 2004, 5,2 milijona EUR leta 2005 in bi leta 2006 znašale 4,4 milijona EUR.

(48) Člen 7 pogodbe predvideva, da se IFB odpove zastaranju dolgov do SNCB.

(49) Ti ukrepi so se začeli izvajati s podpisom okvirne pogodbe 7. aprila 2003. Vendar pa IFB ni uporabila predujma, ki ga je treba vrniti.

2.3.2 *Podrobna pravila in pogoji za zagotovitev ukrepov prestrukturiranja*

(50) Člen 4 okvirne pogodbe z naslovom „podrobna pravila za zagotovitev svežnja ‚ukrepi prestrukturiranja'" se glasi:

„Pogodbenici potrjujeta svoj namen, da bosta izvajali naslednje ukrepe, če so v skladu z načrtom za prestrukturiranje, odobrenim s strani obeh upravnih odborov, Belgije in, če je treba, ES, in pod pogojem, da jih potrdijo delničarji IFB:

— pretvorba predujma v znesku 5 milijonov EUR, ki jih je treba vrniti, v kapital

— pretvorba dela črpanega posojila v kapital največ do zneska 15 milijonov EUR […]

— pretvorba dolgov v višini 63 milijonov EUR […] v kapital

— pod pogojem, da se s tem strinjata obe pogodbenici, morebitno dodatno povečanje kapitala […]"

(51) Za izvajanje tega povečanja kapitala velja odložilni pogoj iz člena 5 okvirne pogodbe, to je odobritev Komisije glede na pravila o državni pomoči. Člen 5 se glasi:

„Za pogodbene obveznosti SNCB […] velja naslednji odložilni pogoj. Pogodbenici prosita Belgijo, naj to okvirno pogodbo čim hitreje posreduje ES. Pogodbenici prav tako prosita Belgijo, naj v primeru, da bi ES v okviru tega sporočila upravičeno menila, da [okvirna pogodba] vsebuje dodelitev državne pomoči (v skladu s členom 87 Pogodbe ES), priglasi [okvirno pogodbo] na podlagi člena 88(3) Pogodbe ES. Da bi ES lahko sprejela svoje stališče, se [okvirna pogodba] v nobenem primeru ne bo začela izvajati v 15 delovnih dneh po priglasitvi ES. Če bo ES [okvirno pogodbo] upravičeno opredelila kot globalno državno pomoč, se bo pogodba začela izvajati po tem, ko bo ES eksplicitno ali implicitno odobrila zadevno pomoč in, če bo potrebno, v mejah in pod pogoji, določenimi v odobritvi.

Če bo ES [okvirno pogodbo] delno ali v celoti opredelila kot državno pomoč in jo zato označila kot nezdružljivo s skupnim trgom, bosta pogodbenici po najboljši vesti obravnavali izvedljivost morebitnih dodatnih ukrepov, zahtevanih za IFB, vendar brez obvezne izvršitve teh dodatnih ali prilagojenih ukrepov, če bi bile okoliščine za zagotavljanje pomoči označene kot neupravičene."

(52) Belgijsko civilno pravo določa, da je, potem ko je odložilni pogoj izpolnjen, pogodba retroaktivno veljavna.

(53) V odgovoru na dopis o sprožitvi postopka so belgijski organi sporočili Komisiji, da se bo povečanje kapitala izvedlo natančno po dogovoru podpisnic okvirne pogodbe, če jo bo Komisija odobrila. Povečanje bo znašalo 95,3 milijona EUR, razdelitev zneska pa je naslednja:

(EUR)

Pretvorba posojila v kapital	15 milijonov
Pretvorba dolgov IFB do SNCB v kapital	63 milijonov
Pretvorba natečenih obresti posojila in dolgov od leta 2002 do leta 2006 (za leto 2006 samo del dolgov) v kapital	17,3 milijona
Skupaj	95,3 milijona

(54) Belgijski organi so Komisiji sporočili, da povečanje ne bo vključevalo vseh natečenih obresti v letu 2006, zato da bi razmerje med dolgovi in lastnim kapitalom IFB ustrezalo povprečju njenih konkurentov in ga ne bi preseglo. Prav tako ne vključuje predujma, ki ga je treba vrniti, ker ga IFB ni uporabila.

(55) V odgovoru na dopis o sprožitvi postopka so belgijski organi tudi obvestili Komisijo, da umikajo priglasitev z dne 28. januarja 2005, s katero so obvestili Komisijo, da nameravata SNCB in IFB poleg povečanja iz člena 4 okvirne pogodbe dodatno povečati kapital za 5 milijonov EUR s stvarnim vložkom 47-odstotnega deleža SNCB v družbi TRW ([6]).

(56) Načrt za prestrukturiranje iz člena 4 je bil predan Komisiji na srečanju z belgijskimi organi 12. decembra 2003. Njegovo izvajanje se je začelo takoj leta 2003 in končalo v začetku leta 2005.

(57) Načrt za prestrukturiranje je sestavljen iz dveh delov, ki ustrezata različnima strategijama za francoske hčerinske družbe v skupini po eni strani in za belgijske dejavnosti IFB po drugi strani. Strategija za Francijo je popoln umik kapitalskih udeležb, medtem ko je strategija za Belgijo prestrukturiranje družbe za nadaljevanje njenega poslovanja.

2.3.2.1 Umik naložb iz hčerinskih družb, ki upravljajo terminale v Franciji

(58) Kot je razloženo v tej odločbi in bolj podrobno od točke 30 naprej v dopisu o sprožitvi postopka, je IFB izvajala strategijo umika iz francoskih hčerinskih družb. Ta politika se je zaključila novembra 2006 s prodajo deleža pri NFTI-OU.

(59) Skupni stroški dezinvesticije hčerinskih družb IFB v Franciji so znašali 39,1 milijona EUR. Naslednja razpredelnica povzema porazdelitev stroškov glede na pet hčerinskih družb. Potrebe po financiranju in številke v zvezi z različnimi družbami so bolj podrobno predstavljene v točkah v nadaljevanju.

([6]) IFB že ima 0,9-odstotni delež v tej družbi, ki upravlja terminale v krajih Antwerpen, Zeebrugge, Oostende, Charleroi, Liege, Bruselj, Etge, Genk in Muizen ter zagotavlja tovorne vlake za 11 držav članic.

Dezinvesticije francoskih kapitalskih udeležb: Povzetek nastalih stroškov

(v milijonih EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	SKUPNI ZNESEK KAPITALSKIH UDELEŽB
Izguba vrednosti terjatev	3,9		0,8	2,8	7,5
Izguba vrednosti kapitalskih udeležb		16,7	0,1	5,1	22,0
Povečanje kapitala		1,7			1,7
Skupaj stroški	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
Obresti na dan 30.6.2006					+ 7,7
Fluktuacija na tekočem računu 9.2002 – 12.2002					+ 0,5
Kapitalski dobiček od prodaje SSTD					– 0,2
Skupaj stroški dezinvesticij francoskih kapitalskih udeležb					39,1

(a) ***Potreba po financiranju***

(60) Razpredelnica je bila izdelana na podlagi bilanc stanja na dan 27. septembra 2002. V njej so navedeni naslednji zneski:

— znesek v višini 31,1 milijona EUR, ki ustreza izgubi vrednosti terjatev in kapitalskih udeležb ter povečanju kapitala NFTI-ou v znesku 1,7 milijona EUR;

— znesek zapadlih obresti v višini 7,7 milijona EUR, ki ustreza znesku natečenih obresti od konca leta 2002 do 30. junija 2006 za dele predujma, ki ga je treba vrniti, in za odlog plačila za financiranje dezinvesticij;

— znesek v višini – 0,2 milijona EUR, ki ustreza kapitalskemu dobičku od prodaje SSTD;

— znesek v višini 0,5 milijona EUR, ki ustreza razliki med bilancami stanja na dan 27. septembra 2002 in znesku realne računovodske izgube vrednosti na dan 31. decembra 2002.

(61) Zadnji znesek 0,5 milijona EUR ustreza tokovom sredstev med francoskimi kapitalskimi udeležbami IFB in IFB od 27. septembra 2002 do konca leta 2002 in mora biti vključen v razpredelnico, da bi lahko uskladili realne računovodske izgube vrednosti konec leta 2002 s skupno izračunano potrebo na podlagi stanja na dan 27. septembra 2002. Tega zneska ni treba upoštevati pri potrebah po financiranju IFB; tako IFB za financiranje dezinvesticij v Franciji potrebuje 38,6 milijona EUR.

(62) Potrebo po financiranju dezinvesticij IFB v Franciji je krila družba SNCB. Dejansko je IFB za financiranje dezinvesticij uporabila 30,9 milijona EUR manevrskega prostora, ki ga je pridobila z začasnim posojilom v višini 15 milijonov EUR in začasno neizterjavo obstoječih terjatev v višini 63 milijonov EUR. 7,7 milijona EUR financiranja ustreza zapadlim obrestim za ta znesek v skladu z okvirno pogodbo z dne 7. aprila 2003, ki določa, de se obresti plačajo hkrati s plačilom glavnice (ali se hkrati z glavnico pretvorijo v kapital).

(b) ***Acimar***

(63) Družba Acimar je ves promet ustvarila na podlagi pogodbe o prevozu za družbo Arcelor. Ta pogodba je potekla 31. decembra 2005; v času revizije IFB v drugi polovici leta 2002 je ta pogodba prinašala letno izgubo […] (*). Ker so poskusi obnovitve pogajanj o pogodbi z družbo Arcelor spodleteli, se je SNCB odločila, da bo za Acimar uvedla stečajni postopek in zahtevala prisilno poravnavo. Družba IFB je imela do družbe Acimar 3,9 milijona EUR neizterljivih terjatev, ki predstavljajo stroške dezinvesticije.

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

(64) Pri NFTI-ou, ki je bila družba pod skupnim nadzorom IFB in Port Autonome de Dunkerque (upravljavec terminalov v pristanišču Dunkerque), se je SNCB odločila za dezinvesticijo s prodajo svojega deleža.

(*) Zaupni podatki

(65) Delež IFB v NFTI-ou je v skladu s pismom o nameri za IFB pomenil obveznost, da financira del izgube v sorazmerju z njenim deležem v družbi. Poleg tega je bila IFB tej družbi porok za bančno posojilo pri […] v vrednosti 2,9 milijona EUR.

(66) Da bi umaknila svoj delež v družbi, je IFB v pogajanjih s Port autonome de Dunkerque dosegla odpravo obveznosti iz pisma o nameri. V zameno je IFB sodelovala pri povečanju kapitala NFTI-ou v višini 1,7 milijona EUR, kar je postalo nujno za nadaljevanje dejavnosti družbe, in prepustila del svojih kapitalskih deležev Port Autonome de Dunkerque za simbolično ceno en euro. Po tej transakciji je imela IFB samo še 30 % kapitala družbe.

(67) IFB in Port Autonome de Dunkerque sta potem iskala in tudi našla prevzemnika, CMA-CGM, za deleže IFB.[…]. Glede na prodajno ceno so skupni stroški dezinvesticije za IFB znašal 18,5 milijona EUR, od tega 1,7 milijona EUR za povečanja kapitala in 16,7 milijonov EUR zaradi izgube vrednosti kapitalske udeležbe.

(d) ***IFB France***

(68) Družba IFB France, ki je postala AGEP, je NFTI-ou prepustila […], kar je pomenilo 0,1 milijona EUR kapitalske izgube. Ker je družba IFB hkrati umaknila naložbe iz NFTI-ou, je prenos na NFTI-ou povzročil dezinvesticijo s prodajo IFB France. Pred prodajo je IFB morala odstopiti od svojih terjatev do IFB France v vrednosti 0,8 milijona EUR. Skupni stroški dezinvesticije iz IFB France so torej znašali 0,9 milijona EUR.

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

(69) Delež IFB v Dry Port Dunkerque ima isto posebnost kot njen delež v NFTI-ou: pismo o nameri je zavezovalo IFB, da krije izgube iz poslovanja družbe.

(70) IFB je ta delež dezinvestirala z likvidacijo v povezavi s prodajo dela premoženja, to je 8,6-odstotnega deleža Dry Port Dunkerque v NFTI-ou. V nasprotju s položajem v NFTI-ou partnerji IFB niso mogli zahtevati nadaljnjega obstoja družbe.

(71) IFB ni mogla unovčiti svojih terjatev do Dry Port Dunkerque (2,8 milijona EUR) in je morala sprejeti izgubo vrednosti svojega deleža (5,1 milijona EUR). Skupni stroški likvidacije so torej znašali 7,9 milijona EUR.

(f) ***SSTD***

(72) SSTD je dobičkonosna družba. Po izgubi glavne stranke in glede na strateško odločitev o izstopu s francoskega trga se je IFB v začetku leta 2005 odločila, da jo proda, kar je prineslo manjši dobiček.

2.3.2.2 Načrt za prestrukturiranje za nadaljevanje belgijskih dejavnosti

(73) Družba IFB je skupaj s svetovalcem McKinseyem pripravila načrt za prestrukturiranje belgijskih dejavnosti IFB. Načrt za prestrukturiranje predvideva dva dela:

— prestrukturiranje dejavnosti „IFB Logistics“,

— prestrukturiranje dejavnosti „IFB Terminals“.

Bistvena ideja tega načrta je omejiti dejavnosti IFB na njene glavne dejavnosti, to so logistične storitve in upravljanje terminalov v Belgiji, ter umakniti naložbe in prodati dejavnosti, ki niso nujne za sposobnost gospodarskega preživetja glavnih dejavnosti. Treba je opisati finančne rezultate prestrukturiranja in različne ukrepe za njihovo doseganje (splošni ukrepi, ukrepi v zvezi z logistično dejavnostjo, ukrepi v zvezi dejavnostjo terminalov, naložbe).

(a) ***Finančni rezultati prestrukturiranja***

(74) Po popravkih amortizacije, zmanjšanjih vrednosti in rezervacijah za tveganja in stroške („poslovni finančni tok“) je načrt za prestrukturiranje predvideval naslednje finančne rezultate, ki so jih doseženi rezultati v veliki meri potrdili:

(milijona EUR)

	2004	2005	2006 (1. polletje)	Skupaj v obdobju prestrukturiranja
Pričakovani poslovni finančni tok	3,9	4,3	2,35	10,550
Izid poslovnega finančnega toka	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Napovedi finančnih rezultatov IFB so temeljile zlasti na naslednjih elementih, za katere je IFB vedela ob sprejetju načrta za prestrukturiranje:

— centralizacija prometa „Railbarge“ na enem terminalu in občutno povečanje obsega. Centralizacija prometa „Railbarge“ je omogočila optimizacijo poslovnega modela in povečanje prihodkov, ker je manipuliranje z blagom, ki so ga do takrat opravljale tretje osebe, lahko prevzela skupina. Poleg tega je IFB lahko pridobila novo veliko stranko, CSAV, ki je načrtovala naročila v obsegu 50 000 TEU od leta 2004;

— občutno zmanjšanje števila zaposlenih in stroškov vzdrževanja. Ti ukrepi so bolj natančno opisani v točkah od 78 do 83 te odločbe;

— nov sporazum o upravljanju železniškega terminala Cirkeldyck, ki je omogočil predvidevanje pomembnih sinergij s sosednjim terminalom MSC Home Terminal;

— rast obsega terminala Muizen po sklenitvi nove pogodbe z Unilogom;

— splošne zelo pozitivne napovedi za trg intermodalnega prevoza, ki je po letu 2000 dosegal izjemno rast.

(b) ***Ukrepi prestrukturiranja***

Splošni ukrepi

(76) Nova podjetniška kolektivna pogodba o zaposlitvi in sprememba pravilnika o delu sta omogočili višjo stopnjo aktivnosti (od 1. januarja 2004 se je število delovnih dni v letu povečalo za 13) in nižje stroške (plačilo za delo ob koncu tedna in v izmenah se je po 1. oktobru 2003 zmanjšalo).

(77) Centralizacija upravnih in komercialnih služb je omogočila, da so zaprli enoto v Gentu in zmanjšali zmogljivosti enote v Zeebruggu.

(78) S temi ukrepi so prispevali k omejitvi potrebnega osebja in skupno zmanjšali splošne stroške IFB za približno 2,55 milijona EUR na leto ([7]). Dejansko je IFB zmanjšala število zaposlenih z 210 EPDČ ([8]) septembra 2002 na 175 EPDČ v začetku leta 2006, kar pomeni 17-odstotno zmanjšanje. Podrobne podatke lahko predstavimo, kakor sledi:

— v terminalih pod neposredno upravo (izven hčerinskih družb) se je število zaposlenih zmanjšalo s 110 EPDČ septembra 2002 na 96 EPDČ v začetku leta 2006, kar predstavlja 13-odstotno znižanje;

— v logistični dejavnosti IFB se je število zaposlenih zmanjšalo s 60 EPDČ septembra 2002 na 49 EPDČ v začetku leta 2006, to je za 19 %;

— število zaposlenih v dejavnostih „trženje in prodaja“ in v drugih osrednjih podpornih dejavnostih (finance, človeški viri itd.) se je zmanjšalo s 40 EPDČ septembra 2002 na 31 EPDČ v začetku leta 2006, to je za 23 %.

Prestrukturiranje logistične dejavnosti

(79) Načrt za prestrukturiranje je predvideval naslednjih devet ukrepov, ki bi morali omogočiti izboljšanje v višini 5,7 milijona EUR.

Ukrepi	Dobiček
1. Učinek zmanjšanja stroškov dela	[…]
2. Svetovanje in oddaja naročil podizvajalcem	[…]
3. Zmanjšanje vrednosti in izjemna amortizacija	[…]
4. Ukinitev nerentabilnih poslovalnic North European Network	[…]
5. Izguba obsega konvencionalnega prometa	[…]
6. Ponovni prevzem rezervacij za vzdrževanje vagonov	[…]
7. Rast intermodalnega prevoza	[…]
8. Revizija pogodbe Railbarge (povišanje cen in reorganizacija proizvoda)	[…]
9. Povečanje provizij za zastopstvo (zastopnik)	[…]
10. Zmanjšanje splošnih stroškov	[…]

(80) Pri izvajanju načrta za prestrukturiranje, ki se je končal konec leta 2004, sta bila sprejeta dva dodatna ukrepa:

— cena za manipuliranje z blagom za terminal Cirkeldijck je bila zvišana;

([7]) Povečanje števila delovnih dni na leto je znižalo stroške za približno 0,6 milijona EUR na leto; centralizacija upravnih in komercialnih služb v Berchemu je znižala stroške za približno 0,2 milijona EUR na leto in zmanjšanje števila zaposlenih za 35 EPDČ je znižalo stroške za 1,75 milijona EUR na leto.

([8]) Ekvivalent polnega delovnega časa.

— na splošno so se prevozi analizirali in nato preusmerjali v dogovoru s strankami.

Prestrukturiranje dejavnosti „IFB Terminals“.

(81) Prestrukturiranje dejavnosti „IFB Terminal“, ki je bilo končano leta 2005, bi moralo zajemati 7 ukrepov, ki so bolj podrobno opisani v točkah od 103 do 107 odločbe o sprožitvi postopka.

(82) Poleg sprva predvidenih ukrepov je IFB Logistics opravila poglobljeno analizo svojih železniških proizvodov, ki je razkrila obstoj nedonosnih proizvodov, ki jih je IFB nato ukinila.

(83) Pri drugih proizvodih je analiza pokazala, da so potrebne izboljšave na tehnični ravni. Te izboljšave so bile uvedene, in sicer zlasti v sektorju intermodalnega prevoza zabojnikov.

Naložbe, predvidene v načrtu za prestrukturiranje

(84) Prestrukturiranje Mainhub in Zomerweg je zahtevalo nove naložbe […], zlasti nadomestne naložbe […] in druge naložbe […].

2.4 **Opis razlogov za sprožitev postopka 7. decembra 2005**

(85) Belgija je v priglasitvi menila, da zadevni ukrepi ne pomenijo državne pomoči, ker jih ni mogoče pripisati Belgiji in ker je družba SNCB v vsakem primeru ravnala kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

(86) Komisija je izrazila pomisleke, ali zagotovitev odloga plačila obstoječih dolgov v višini 63 milijonov EUR in pretvorba pripadajočih obresti v višini 11 milijonov EUR v osnovni kapital pomeni državno pomoč. Spraševala se je o tem, ali se ravnanje SNCB lahko pripiše njeni lastnici, Belgiji, in ali je SNCB ravnala, kot bi ravnal zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

(87) Prav tako se je Komisija spraševala, ali zagotovitev predujma, ki ga je treba povrniti, v višini 5 milijonov EUR, zagotovitev posojila v višini 15 milijonov EUR, pretvorba posojila v višini 15 milijonov EUR in pripadajočih obresti v višini 2,5 milijona EUR v osnovni kapital ter novo povečanje osnovnega kapitala s stvarnim vložkom v obliki delnic SNCB pri TRW v višini 5 milijonov EUR ne pomenijo državne pomoči.

(88) Če so te pomoči pomenile likvidnostne pomoči, je Komisija dvomila, da bi jih lahko razglasili za združljive s skupnim trgom kot pomoči za reševanje, ker so bile dodeljene za več kot 12 mesecev.

(89) Komisija je dvomila, da se lahko vse pomoči razglasi za združljive s skupnim trgom kot pomoči za prestrukturiranje.

(90) Imela je pomisleke glede tega, ali je bilo tedaj mogoče uporabiti Smernice Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 1999 (v nadaljevanju [9]) (v nadaljevanju „smernice iz leta 1999“) in Smernice skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 2004 [10] (v nadaljevanju „smernice iz leta 2004“), ali so bili sprejeti ukrepi zadostni, da bi čim bolj omilili neugodne posledice za konkurente, ali je bila pomoč omejena na najnižjo možno pomoč in ali je bil lastni prispevek podjetja IFB pri pomoči za prestrukturiranje zadosten.

(91) Belgija je poslala svoje pripombe z dopisom z dne 14. februarja 2006, ki ga je dopolnila z dopisi z dne 29. junija 2006, 20. septembra 2006, 16. novembra 2006 in 21. novembra 2006.

(92) Belgija v odgovoru ponovi svoje stališče, da zadevni ukrepi ne pomenijo pomoči, ker jih ni mogoče pripisati Belgiji in ker je družba SNCB ravnala, kot bi ravnal zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

(93) Belgija tudi meni, da bi morali zadevne ukrepe, če bi ti pomenili državno pomoč, analizirati na podlagi Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 1999 in ne na podlagi smernic iz leta 2004. Poleg tega meni, da so ukrepi združljivi s skupnim trgom kot pomoč za reševanje in pomoč za prestrukturiranje.

[9] UL C 288, 9.10.1999, str. 2.
[10] UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

3. PRIPOMBE BELGIJE

(94) Stališče Belgije lahko povzamemo, kot sledi.

3.1 Pripombe Belgije glede postopka

(95) Belgijski organi v odgovoru obvestijo Komisijo, da imajo pridržke glede trajanja poizvedbe. Menijo, da lahko legitimno pričakujejo, da je začasno izvajanje ukrepov reševanja zakonito, dokler Komisija ne sprejme dokončne odločitve o načrtu za prestrukturiranje.

(96) Namen sporočila z dne 12. avgusta 2003 (evidentirano pri Komisiji pod številko NN 9/04) in sporočila z dne 28. januarja 2005 (evidentirano pri Komisiji pod številko N 55/05) je po mnenju belgijskih organov zagotoviti Komisiji vse elemente, s katerimi bi lahko preverili, ali so ukrepi SNCB v korist IFB pomenili državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe. Po mnenju belgijskih organov bi lahko (in naj bi) Komisija obravnavala sporočila kot priglasitve po členu 88(3) Pogodbe le, če bi bili zadevni ukrepi opredeljeni kot državna pomoč.

(97) Belgijski organi zlasti menijo, da sporočilo z dne 12. avgusta 2003 ni dopuščalo mnenja, da so ukrepi reševanja in prestrukturiranja v korist IFB pomenili državno pomoč in da se ukrepi reševanja lahko opredelijo kot nepriglašena državna pomoč. Belgijski organi menijo, da za te ukrepe ni veljala obvezna predhodna priglasitev in prepoved izvajanja v smislu člena 88(3) Pogodbe.

(98) Podobno trdijo belgijski organi za sporočilo z dne 28. januarja 2005, s katerim je Belgija obvestila Komisijo o dodatnem povečanju kapitala v višini 5 milijonov EUR.

3.2 Odsotnost „državne pomoči“ v smislu člena 87(1) Pogodbe

3.2.1 *Odsotnost državnih sredstev*

(99) Belgija meni, da se ukrepi reševanja in prestrukturiranja, namenjeni IFB, niso financirali iz državnih sredstev. Družba SNCB naj bi te ukrepe financirala izključno iz lastnih virov, ne da bi kakor koli vključila državna sredstva.

(100) Belgija meni, da dejstvo, da je SNCB javno podjetje v smislu člena 2 Direktive Komisije 80/723/EGS z dne 25. junija 1980 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij [11], ne zadošča za ugotovitev, da so bili zadevni ukrepi, ki jih je financirala družba SNCB, financirani iz državnih sredstev. Belgija meni, da je treba razlikovati med lastnimi viri SNCB, ustvarjenimi iz prihodkov iz njene dejavnosti, in državnimi sredstvi, dodeljenimi za naloge javne službe SNCB. Ker državna sredstva niso zadostovala za financiranje vseh izdatkov, ki so nastali pri omenjenih nalogah, Belgija sklepa, da ni mogoče, da bi SNCB uporabila državna sredstva za financiranje ukrepov v korist IFB.

(101) Belgija meni, da premoženje SNCB ni na voljo belgijskim organom, pač pa je dodeljeno poslovni dejavnosti SNCB. Zato Belgija meni, da premoženje „ni na voljo organom oblasti“, kot zahteva sodba *Stardust Marine* [12].

(102) Nazadnje Belgija meni, da kakršno koli zmanjšanje lastnega kapitala SNCB zaradi ukrepov, namenjenih IFB, ne bi povzročilo „izgube“ za državo [13], ker nikakor ne gre za vire, ki bi sicer morali biti nakazani v državni proračun.

3.2.2 *Nevpletenost Belgije*

(103) V zvezi z zagotovitvijo gotovinskega predujma v višini 2,5 milijona EUR v drugem polletju 2002 belgijski organi menijo, da odločitve SNCB, da bo zagotovila predujem, ni mogoče pripisati Belgiji.

(104) Da bi Belgija dokazala svojo nevpletenost, navaja naslednje argumente:

— Strateško odločitev SNCB, da se podjetje IFB prestrukturira, namesto da se uvede stečajni postopek, je neodvisno sprejel izvršni odbor SNCB. Zlasti pa prihodnost družbe IFB ni bila predmet raziskav, ki jih je konec leta 2001 belgijska vlada naročila za družbo ABX, in ni bila vključena v odločitve belgijskega sveta ministrov v zvezi z ABX leta 2002.

[11] UL L 195, 29.7.1980, str. 35.

[12] Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji (C-482/99, ZOdl. 2002, str. I-4397), sodba „Stardust Marine“.

[13] Sodba Sodišča prve stopnje z dne 27. januarja 1998 v zadevi Ladbroke Racing (T-67/94, ZOdl. 1998, str. I-1, točka 109), potrjena s sodbo Sodišča z dne 16. maja 2000 v zadevi Ladbroke Racing (C-83/98, ZOdl. 2000, str. I-3271, točka 48).

— Odločitev o zagotovitvi predujma za IFB je sprejel izvršni odbor SNCB. Belgija priznava, da se je izvršni odbor odločil, da bo ta ukrep predložil upravnemu odboru SNCB, vendar meni, da za odobritev gotovinskega predujma ni bila potrebna odobritev upravnega odbora SNCB, ker je bil v skladu s prenosom pristojnosti z upravnega odbora na izvršni odbor slednji pooblaščen za prevzem obveznosti SNCB za zneske do 2,5 milijona EUR.

— Ta predujem ni bil vključen v načrt za prestrukturiranje ali v kakšen drugi načrt ali ukrep, ki bi bil predložen Belgiji ali o katerem bi potekala kakršna koli posvetovanja z Belgijo.

— Drugi dejavniki, kot sta relativno nizek znesek predujma in to, da je začasen, prav tako potrjujejo zaključek, da dodelitve tega predujma ni mogoče pripisati Belgiji.

(105) V zvezi s podatkom, da družba IFB ni plačevala računov SNCB, belgijski organi menijo, da upravni odbor SNCB ni bil obveščen o neplačevanju računov s strani IFB do decembra 2002, to je do trenutka, ko je sprejel odločitev o načelnem povečanju kapitala IFB.

(106) Poleg tega belgijski organi menijo, da ukrepanja ali neukrepanja upravnega odbora, izvršnega odbora ali generalnega direktorja ni mogoče pripisati Belgiji, ne glede na to, ali je to bilo pred ali po podpisu okvirne pogodbe. Kot utemeljitev navajajo, da Belgija nikakor ni vpletena (v smislu sodne prakse „Stardust Marine“) v postopek odločanja SNCB v zvezi z odobritvijo ukrepov v korist IFB.

(107) Po mnenju belgijskih organov so ukrepi, ki jih je družba SNCB namenila IFB, ukrepi za hčerinsko družbo SNCB, ki sama ne izvaja nalog javne službe in tudi ne sodeluje pri izvajanju nalog javne službe SNCB. Dejavnosti IFB naj bi torej bile izključno poslovne dejavnosti, ločene od nalog javne službe. Tako po mnenju belgijskih organov te dejavnosti ne spadajo pod državni nadzor, ker morajo belgijski organi v stvareh, ki se ne nanašajo na naloge javne službe, spoštovati neodvisnost SNCB.

(108) V zvezi z vlogo vladnega komisarja belgijski organi pravijo, da o spisu IFB niso bili obveščeni in zato niso mogli posredovati, ker vladni komisar ni nikdar imel pripomb na ukrepe za IFB in ni vložil nobene pritožbe. Še več, belgijski organi trdijo, da nikakor niso posegli v postopek odločanja SNCB o IFB, ne pred ne po sklenitvi okvirne pogodbe.

(109) V zvezi s tremi kazalci, ki jih je Komisija navedla v dopisu o sprožitvi postopka (točke od 143 do 150), to so predložitev načrta za prestrukturiranje Belgiji v odobritev, prispevki v medijih, ki kažejo na velik vpliv belgijske vlade na SNCB v letu 2003, ter obseg, vsebina in pogoji okvirne pogodbe, belgijski organi menijo, da ti znaki niso zadosten dokaz za vpletenost v smislu sodne prakse *Stardust Marine*.

(110) Belgijski organi glede odobritve načrta za prestrukturiranje s strani Belgije menijo, da ni bil namen te določbe okvirne pogodbe, da belgijskim organom podeli karšne koli pristojnosti za presojanje vsebine načrta za prestrukturiranje, pač pa je posledica dejstva, da je SNCB želela, da se načrt za prestrukturiranje in okvirna pogodba posredujeta Komisiji.

(111) V zvezi s prispevki v medijih belgijska vlada meni, da ne vsebujejo nobene navedbe njenega poseganja v to zadevo, ker:

— je v članku v La Libre Belgique 19. maja 2003 tiskovna služba SNCB pojasnila, da Komisija še ni bila zaprošena za zeleno luč glede spisa IFB, ker „mora svoje povedati zvezna oblast“. Po mnenju belgijske vlade se te pripombe nanašajo izključno na „sporočilo“ Belgije Komisiji o ukrepih v korist IFB.

— je v članku v La Libre Belgique 18. decembra 2002 (v različici, objavljeni na spletni strani www.cheminots.be) o Karlu Vincku zapisano: „*Za vodenje družbe zahteva zadosten manevrski prostor*“. Po mnenju belgijskih organov naj bi ta izjava zadevala izključno izvajanje nalog javne službe SNCB in naj bi izražala mnenje, da so belgijski organi pristojni, da se s SNCB v zakonsko predvidenem instrumentu, to je v pogodbi o upravljanju, dogovorijo o ciljih, ki jih je treba uresničiti za izvajanje nalog javne službe, vendar pa je uresničevanje teh ciljev v pristojnosti upravnega odbora SNCB.

(112) Nazadnje so belgijski organi Komisiji posredovali pisno izjavo Karla Vincka, takratnega generalnega direktorja SNCB, ki potrjuje, da belgijski organi niso bili vpleteni v zagotovitev ukrepov reševanja in prestrukturiranja IFB s strani SNCB, ki so predmet tega spisa. Tako pismo, ki ga je Vinck podpisal 17. novembra 2006, je Komisija prejela 5. decembra 2006.

(113) V zvezi z obsegom, vsebino in pogoji okvirne pogodbe belgijski organi ponavljajo svoje stališče, da – čeprav gre za ukrepe prestrukturiranja, ki so pomembni za prihodnost IFB – v tej zadevi nimajo pooblastil za odobritev, za nadzor vsebine in izražanje mnenja.

3.2.3 *Načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu*

(114) Belgija meni, da mora Komisija v skladu s svojo utemeljitvijo v odločbi o *ABX Logistics* ([14]) ločeno analizirati sredstva, ki jih je družba SNCB dodelila IFB za financiranje umika iz francoskih hčerinskih družb, in sredstva, ki jih je družba SNCB dodelila IFB za nadaljevanje njenih dejavnosti v Belgiji.

3.2.3.1 Dezinvestiranje francoskih kapitalskih udeležb

(115) V odločbi o ABX Logistics naj bi Komisija potrdila, da družba ABX France ni mogla sama nositi stroškov umika, zato je družba SNCB ravnala, kot bi ravnal „preudaren zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu“ in prevzela te stroške.

(116) Belgija meni, da je treba priti do enakega zaključka pri stroških IFB za dezinvestiranje njenih francoskih kapitalskih udeležb. Poskuša dokazati, da se je družba IFB za vsako od teh družb odločila za najcenejšo rešitev.

(117) Z zvezi z Acimarjem je Belgija poslala naslednjo razpredelnico:

Acimar – Prisilna poravnava in nato likvidacija

Finančni položaj v letu 2002

(v milijonih EUR)

	2001	2002
Promet		
EBT		
Bilančna vsota (31.12.)		
Lastni kapital (31.12.)		

Stroški drugih možnosti

(v milijonih EUR)

	Gennemførelse af kontrakt	Betalingsstandsning
Odliv denarnih sredstev 1.1.2003–31.12.2005		
Izguba vrednosti terjatev 31.12.2002		
Skupaj	– 14,7	– 3,9

Pojasnila

— Poskusi v letu 2002, da bi dosegli spremembo pogodbenih pogojev, niso uspeli; pogodba je veljala do 31.12. 2005

— Izvajanje pogodbe je pomenilo velik letni odliv denarnih sredstev

— V teh okoliščinah je bila zahteva za prisilno poravnavo najcenejša oblika.

— V obdobju prisilne poravnave je izgube iz poslovanja krila stranka

— Acimar je prenehal opravljati dejavnosti 1.9.2003

([14]) Odločba z dne 7. decembra 2005, zadeva C(2005) 4447 (UL L 383, 28.12.2006, str. 21).

(118) Z zvezi z NFTI-ou je Belgija poslala naslednjo razpredelnico:

NFTIou – Prenos

Financni položaj v letu 2002

(v milijonih EUR)

	2001 (*)	2002
Promet		
EBT		
Bilancna vsota (31.12.)		
Lastni kapital (31.12.)		

(*) du 1.5.2001 au 31.12.2001

Stroški drugih možnosti

(v milijonih EUR)

	Continuer	Vente partielle
Povecanje kapitala + povracilo posojila ING		
Sanacijski načrt		
Diskontirani odliv denarnih sredstev (CH – 3,7 milijona EUR na leto) (100 % pismo o nameri)		
Izguba vrednosti deleža		
Izguba vrednosti terjatev 31.12.2002		
Prodajna cena (1 EUR) – 30-odstotni delež		
Skupaj	– 36,2	– 18,5

Pojasnila

— Na podlagi „pisma o nameri“ je IFB morala nakazovati sredstva na tekoči račun.

— IFB je bila porok za bancno posojilo družbe NFTIou, za katerega je ING zahtevala vracilo

— V teh okoliščinah je IFB na pogajanjih z drugim delničarjem Port Autonome de Dunkerque („PAD“) dosegla:

  — povečanje kapitala NFTIou, del katerega je vpisala družba IFB;

  — odpravo obveznosti IFB, ki so izhajale iz pisma o nameri, ter zavezo PAD, da bo poiskala kupca za preostali delež IFB v NFTIou, s tem da se za simbolično ceno prenese na PAD del kapitalske udeležbe IFB v NFTIou, da bi se tako znižala na 30 % (vkljucno z deležem, ki ga je imela prek DPD)

— Prodaja preostalega 30-odstotnega deleža še poteka.

(119) Belgija je sporočila Komisiji, da uvedba stečajnega postopka za NFTI-ou nikdar ni bila predvidena, ker je nadaljevanje dejavnosti NFTI-ou obetalo donosne možnosti. Po mnenju Belgije prodaja 30-odstotnega deleža IFB podjetju CMA-CGM 2. novembra 2006 […] in celotno vračilo posojil, odobrenih v obliki predplačil na tekoči račun, dokazujeta sposobnost preživetja družbe.

(120) V zvezi z IFB France, ki je postala AGEP, je Belgija poslala naslednjo razpredelnico:

IFB France (AGEP) – Prenos na NFTI-ou

Financni položaj v letu 2002

(v milijonih EUR)

	2001	2002
Promet		
EBT		
Bilancna vsota (31.12.)		
Lastni kapital (31.12.)		

Strošk drugih možnosti

(v milijonih EUR)

	Likvidacija	Prenos NFTIou
Odpis terjatev		
Izguba vrednosti dele ža		
Kapitalski dobicek od prenosa delnic		
Socialne obveznosti (14 EPDC)		
Skupaj	– 1,7	– 0,8

Pojasnila

— Sprico tveganja prisilne likvidacije ali stecaja se je IFB dogovorila s PAD za prenos vrednostnih papirjev IFB France na NFTIou v zameno za odpis terjatev IFB

— Likvidacija družbe bi povzrocila veliko višje stroške (izguba vrednosti deleža, tveganje kopicenja obveznosti zaradi vloge ustanovitelja in/ali edinega dejanskega vodje)

(121) Z zvezi z Dry Port Dunkerque je Belgija poslala naslednjo razpredelnico:

Dry Port Dunkerque (DPD) – Likvidacija z delno prodajo

Financni položaj v letu 2002

(v milijonih EUR)

	2001	2002
Promet		
EBT		
Bilanc na vsota (31.12.)		
Lastni kapital (31.12.)		

Stroški drugih možnosti

(v milijonih EUR)

	Nadaljevanje	Likvidacija z delno prodajo premoženja
Diskontirani odliv denarnih sredstev (CH – 0,5 milijona EUR na leto) (100 % pismo o nameri)		
Izguba vrednosti terjatev		
Izguba vrednosti deleža		
Skupaj	– 10,4	– 7,9

Pojasnila

— Pismo o nameri je zavezovalo IFB, da je nakazovala sredstva na tekoci racun za pokrivanje izgub iz poslovanja DPD

— Po dezinvesticiji NFTIou so iskali kupca za delež v DPD, vendar ga niso našli

— IFB je v pogajanjih dosegla sporazumno likvidacijo DPD v zameno za odstop 8,6-odstotnega deleža v NFTIou za simbolicno ceno

(122) Z zvezi s SSTD je Belgija poslala naslednjo razpredelnico:

SSTD: Prenos

Ozadje:

— družba IFB je imela 50-odstotni delež

— SSTD je imela donosno dejavnost, ki se je nadaljevala do začetka leta 2005

— Konec leta 2004 je SSTD izgubila največjo stranko (ki je predstavljala 40 % njenega prometa)

— Ta izguba je pripeljala do odločitve o prodaji deleža SSTD

— Delež je bil prodan v začetku leta 2005 z zanemarljivim kapitalskim dobičkom od prodaje (pozitiven, vendar zanemarljiv vpliv na potrebe po financiranju)

(123) Belgijski organi iz tega sklepajo, da je IFB za francoske hčerinske družbe izbrala najcenejšo rešitev.

3.2.3.2 Prestrukturiranje in nadaljevanje dejavnosti IFB v Belgiji

(124) Belgija v zvezi s financiranjem prestrukturiranja in nadaljevanja dejavnosti IFB v Belgiji meni, da je družba SNCB prav tako ravnala, kot bi ravnal preudaren zasebni upnik/vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ker bi bil za SNCB alternativni finančni rezultat – ukinitev dejavnosti v Belgiji – precej manj privlačen, saj bi bil dražji.

(125) Belgija je predstavila naslednje izračune za ponazoritev stroškov likvidacije dejavnosti IFB v Belgiji in stroškov nadaljevanja dejavnosti s povečanjem kapitala, na katere se sklicuje.

(a) ***Neto stroški za SNCB v primeru stečaja IFB leta 2003***

(126) Belgija je določila neto diskontirano vrednost IFB na podlagi bilance stanja IFB na dan 31. decembra 2002. Po mnenju belgijskih organov bi vrednost osnovnih sredstev IFB, ki bi jih lahko vnovčili, če bi družba IFB razglasila stečaj januarja 2003, vsebovala opredmetena osnovna sredstva in finančne naložbe (kapitalske udeležbe).

(127) Belgija za opredmetena osnovna sredstva določi znesek 6,9 milijona EUR. Pri utemeljevanju izračuna se Belgija sklicuje na študijo „*Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival*“ ([15]), v kateri je bilo ugotovljeno, da je stopnja izterjave vseh terjatev v primeru stečaja v povprečju 33-odstotna. Pri izračunu povrnjenih sredstev je Belgija uporabila to stopnjo za opredmetena osnovna sredstva iz bilance stanja IFB v skupnem znesku 20,9 milijona EUR (razen za osnovna sredstva v gradnji v vrednosti 1,9 milijona EUR, za katera je uporabila 0-odstotno stopnjo izterjave).

(128) Za finančne naložbe (kapitalske udeležbe) je Belgija kot izhodišče vzela vrednost 1,9 milijona EUR, ki ustreza njihovi skupni računovodski vrednosti iz bilance stanja IFB na dan 31. decembra 2002.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, objavljena v *Journal of Financial Economics* (#58, 2000), v študijo je bilo vključenih 263 podjetij na Švedskem.

(129) Za gibljiva sredstva Belgija predlaga naslednje ocene vrednosti:

— komercialne terjatve IFB: gre za skupni znesek 25,6 milijona EUR, od katerih naj bi bilo izterljivih 18 milijonov, kar ustreza 70-odstotni stopnji izterjave za kratkoročne terjatve; ta stopnja temelji na povprečju, določenem v študiji „Liquidation of Ormet Corporation“ ([16]);

— druge terjatve IFB: gre za skupni znesek 7 milijonov EUR, od katerih naj bi bilo izterljivih 4,5 milijona. Znesek 7 milijonov EUR se lahko razdeli na 2,5 milijona terjatev do hčerinskih družb DPD in OCHZ in 4,5 milijona terjatev iz naslova DDV. Za terjatev iz naslova DDV je predvidena 100-odstotna stopnja izterjave, za hčerinski družbi pa 0-odstotna stopnja izterjave;

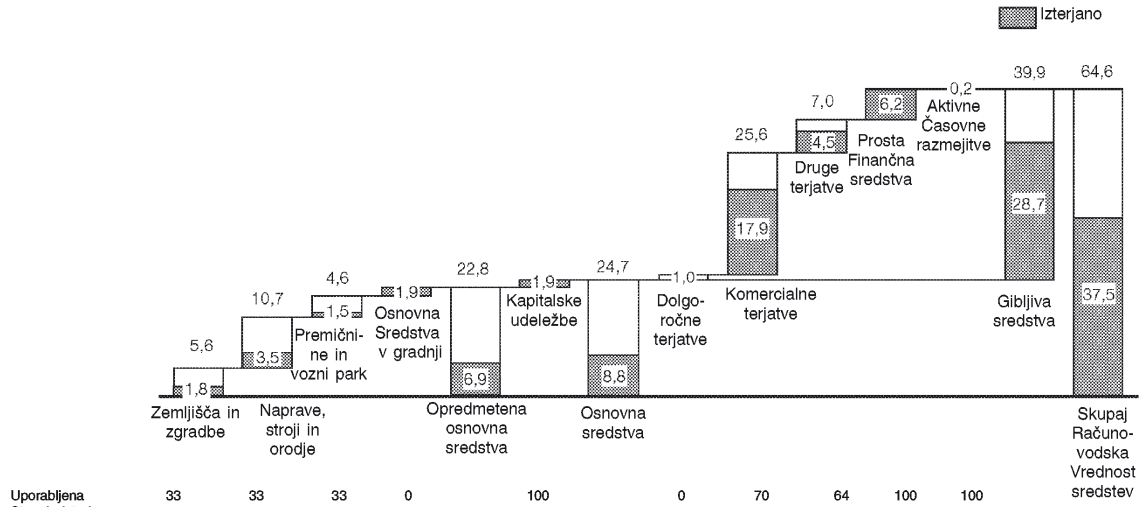
— likvidna sredstva in aktivne časovne razmejitve: gre za skupni znesek 6,4 milijona EUR, ki naj bi bil v celoti izterljiv.

(130) Z uporabo vseh teh stopenj povračila bi v primeru stečaja/likvidacije IFB izterjali skupno 37,5 milijona EUR, kot kaže shema 2.

Shema 2

Izterjava sredstev

(V milijonih EUR)



Uporabljena Stopnja Izterjave (v odstotkih)	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100
Referenčni Indeks (*) (v odstotkih)	33	33	33	—	100	—	55–85	Glej opombe	—	—
Opombe	Zee-bruges-Berchem	Oprema termi-nalov	Predvsem vagoni	—	Ponovna Ocena 2002	Posojilo družbi DPD		Terjatve do DPD in OCHZ (2,5) + DDV (4,5)	—	—

(*) Na podlagi stopnje izterjave posojil z garancijo, povezanih z določenimi vrstami garancij, in članka K. S. Thorburn

Vir: Sodna praksa ZDA; K. S. Thorburn (2000), „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery and firm survival“, Journal of Financial Economics

([16]) (Ormet Corporation je razglasila stečaj 30 januarja 2004 in septembra 2004 pristojnim sodiščem predložila načrt za reorganizacijo.) Belgijski organi pripominjajo, da je ta stopnja občutno višja od stopnje 33 %, ki jo je profesor Thorburn uporabil v navedeni študiji.

(131) Nato belgijski organi od zneska, za katerega se lahko pričakuje, da bo povrnjen, odštejejo obveznosti IFB. Te obveznosti so znašale skupno 76,9 milijona EUR brez dolga do SNCB v višini 63 milijonov EUR, ki je nastal zaradi neplačanih računov v obdobju 2000 – 2002. V nadaljevanju so natančno opisane:

(a) socialne obveznosti: ocenjeni skupni znesek 2,9 milijona EUR za vse zaposlene v IFB brez osebja SNCB, napotenega v IFB;

(b) davki, plače in socialna varnost: skupaj 1,4 milijona EUR dospelih, a neplačanih obveznosti (iz bilance na dan 1. januarja 2003);

(c) rezervacije in odloženi davki: upoštevali so znesek 34,7 milijona EUR od skupno 40,8 milijona EUR bilančnih obveznosti na dan 31. decembra 2002. Razliko pojasnijo naslednje postavke, ki jih v primeru likvidacije IFB ne bi smeli prevzeti:

— vzdrževanje terminalov: 3,3 milijona EUR;

— vzdrževanje za logistično dejavnost: 0,9 milijona EUR;

— rezervacije za prestrukturiranje osebja: 1,9 milijona EUR;

(d) finančni dolg IFB v skupnem znesku 15 milijonov EUR. Finančni dolg v višini 15 milijonov EUR pri kreditnih institucijah […] je bil zavarovan s komercialnimi terjatvami IFB. Zaradi tega in glede na to, da je družba SNCB ohranila posojilo na bančnem trgu, je jasno, da bi se ta dolg vrnil kreditnim institucijam pred morebitnim povračilom terjatev SNCB;

(e) poslovne obveznosti do družb, ki niso SNCB, v skupni višini 22,9 milijona EUR.

Iz zgornjih izračunov naj bi sledilo, da bi neto vrednost sredstev IFB za SNCB – brez dolgov do SNCB – znašala -39,4 milijona EUR, to je vrednost povrnjenih sredstev (37,5 milijona EUR), od katere se odšteje skupni znesek obveznosti iz virov, ki jih je treba plačati (76,9 milijona EUR), brez dolgov do SNCB.

(132) Belgijski organi menijo, da bi družba SNCB v primeru likvidacije prevzela stroške negativne neto vrednosti sredstev IFB, zato da bi preprečila veliko škodo za svoj poslovni ugled. V tem pogledu belgijski organi poudarjajo, da so upniki IFB pretežno tudi stranke, dobavitelji, upniki, dolžniki ali partnerji SNCB.

(133) Poleg tega bi ukinitev dejavnosti IFB po mnenju belgijske vlade povzročila velike socialne obveznosti za SNCB, ki bi jih lahko ocenili na 530 EPDČ (ekvivalent polnega delovnega časa) ([17]). Teh 530 EPDČ sestavljajo:

— približno 50 zaposlenih SNCB, napotenih v IFB, ki bi se morali v primeru stečaja ponovno vključiti v SNCB;

([17]) V oceni socialnih obveznosti niso zajete posledice, ki bi jih imel stečaj IFB za gospodarsko interesno združenje OCHZ in za socialne obveznosti IFB. Stečaj enega člana gospodarskega interesnega združenja namreč neposredno povzroči razpad zadevnega združenja.

— približno 480 EPDČ v SNCB, katerih dejavnost je bila odvisna od nadaljevanja dejavnosti IFB. Ta ocena izhaja iz naslednjega izračuna. Delež IFB v skupnem prometu divizije Blago v SNCB je 8,1 %. To razmerje, preneseno na vse zaposlene SNCB, ki so bili posredno ali neposredno zaposleni v diviziji Blago 31. decembra 2002, kaže, da je bilo približno 609 EPDČ odvisnih od dejavnosti IFB. Od teh 609 EPDČ bi jih kljub stečaju IFB 129, to je 21 %, lahko obdržalo delo zaradi posebnih pobud SNCB, da bi ponovno prevzela del prometa, ki ga je pred tem ustvarila IFB. Teh 21 % ustreza deležu zaposlitev v Sabeni, ki so jih uspeli ohraniti z zagonom SN Brussels Airlines po stečaju Sabene.

(134) Glede na to, da je družba SNCB tedaj skoraj končala pripravo poslovnega načrta „MOVE 2007“, v katerem je bila predvidena ukinitev 10 000 delovnih mest v obdobju od 2003 do 2007, to je skoraj četrtine njenega osebja, belgijska vlada meni, da praktično ni bilo možnosti za prezaposlitev osebja, ki je zaradi prenehanja dejavnosti IFB postalo presežno, tj. napotenega osebja, ki bi se vrnilo v SNCB, in osebja, povezanega z dejavnostjo Blago, ki je ostalo v SNCB.

(135) Zato belgijska vlada predlaga, da se neposrednim stroškom negativne neto vrednosti sredstev IFB prištejejo stroški presežnih zaposlenih, ki bi nastali v SNCB v najmanj petih letih od 2003 do 2007. Pri polnih povprečnih stroških dela v višini 46 200 EUR na EPDČ na leto […] bi torej skupni stroški te socialne obveznosti družbe znašali 122,4 milijona EUR.

(136) Da bi Belgija utemeljila ta izračun, najprej razloži, da zaposlenih v SNCB, ki bi postali presežni zaradi prenehanja dejavnosti IFB, ne morejo odpustiti, ker imajo status „javnih uslužbencev“ ([18]).

(137) Belgijski organi so po delovnem srečanju 1. junija 2006 Komisiji poslali manj pesimističen scenarij za izračun neto vrednosti sredstev in socialnih obveznosti družbe, ki bi jih prevzela družba SNCB v primeru likvidacije IFB. Ta scenarij predlaga naslednji spremembi:

— družba SNCB ne bi plačala vseh dolgov, ampak samo dolgove tistih upnikov, ki so obenem stranke […], dobavitelji […] ali partnerji […] SNCB; ob tej predpostavki bi bil znesek obveznosti IFB, ki bi jih plačala družba SNCB, 13 milijonov EUR […];

— prevzemnik dejavnosti IFB bi še naprej uporabljal velik del storitev SNCB; ob tej predpostavki bi 79 % od 609 EPDČ, zaposlenih v SNCB in kot posredna podpora dejavnostim IFB, lahko ostalo zaposlenih; ob tej predpostavki bi dodatni stroški za SNCB znašali 41,1 milijona EUR (ta znesek ustreza stroškom dela za 50 EPDČ, ki jih je družba SNCB napotila v IFB ter 21 % zgoraj navedenih 609 EPDČ).

([18]) Pravila v statutu SNCB namreč ne predvidevajo možnosti odpusta oseb, zaposlenih v skladu s kadrovskimi predpisi, razen med pripravništvom ali v okviru disciplinskega postopka.

(138) Skupni stroški, ki bi jih nosila družba SNCB v primeru likvidacije IFB v obeh scenarijih belgijskih organov so povzeti v spodnji razpredelnici:

	Neto stroški – zneski, navedeni v odgovoru	Razlika v „optimističnih predpostavkah“	Neto stroški – prilagojeni zneski
Skupaj računovodska vrednost sredstev	64,6		64,6
Neizterjana sredstva	– 27,1		– 27,1
Socialni stroški	– 2,9		– 2,9
Davki, plače in socialna varnost	– 1,4		– 1,4
Rezervacije in odloženi davki:	– 34,7		– 34,7
Prednostne terjatve in drugi finančni dolgovi	– 15		– 15
Poslovne obveznosti, brez obveznosti do SNCB	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
Vrednost izterjanih sredstev	– 39,4		– 29,5
Socialne obveznosti do SNCB	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
Neto stroški za SNCB, če IFB razglasi stečaj	– 161,8		– 70,6

(b) ***Valorizacija IFB po scenariju nadaljevanja dejavnosti***

(139) Belgija predlaga, da se vrednost IFB ob predpostavki „nadaljevanja dejavnosti“izračuna po metodi diskontiranih denarnih tokov („discounted cash flows“ ali „DCF“). Za to analizo so bili izbrani naslednji parametri:

(140) Analiza DCF za 10 let temelji na bilanci IFB na dan 31. decembra 2002 ter na načrtu za prestrukturiranje, ki se je pripravljal od februarja do marca 2003 in ki vsebuje tudi napovedi do konca leta 2005. Za leto 2006, ko prestrukturiranje IFB privede do stabilizacije podjetja, je bil izid iz rednega poslovanja določen na ravni 3,2 % prometa. Po letu 2006 delovna predpostavka predvideva 3-odstotno letno rast prometa, kar ob nespremenjeni marži pomeni 3-odstotno stopnjo rasti dobička pred davki. Prosti denarni tokovi, ki izhajajo iz tega, se diskontirajo z 8-odstotnim tehtanim povprečjem stroškov kapitala (WACC). Vrednost terminalov je bila izračunana ob predpostavki stalne 3-odstotne rasti.

(141) Ti izračuni pripeljejo do valorizacije podjeta v višini približno 29,1 milijona EUR (brez kapitalske udeležbe in rezervacij), kot kaže shema 4.

Shema 4

Vrednost ifb na podlagi diskontiranih denarnih tokov – predpostavka in rezultati

(V tisočih EUR)

Predpostavke

— Denarni tokovi se izračunajo na podlagi dobička pred davki iz načrtov za prestrukturiranje iz leta 2003, ki vsebujejo napovedi do konca leta 2005 cash

— Rezultati so bili spremenjeni:

  — Za leto 2006 predvideni neto dobiček 3,2 % (*) (kar predstavlja 1 800 000 EUR dobička pred davki)

  — Po letu 2006 predvidena rast dobička pred davki 3 % (*)

  — Ni davkov

  — Nakazilo predvidenih stalnih obresti v višini 527 000 EUR leta 2003, ki se prištejejo k dobičku

  — Predvidena stalna amortizacija na podlagi podatkov iz leta 2002; se prišteje k dobičku

  — Predvidene stalne naložbe v osnovna sredstva na podlagi amortizacije; se odštejejo zaradi izravnave z amortizacijo

  — Spreminjanje gibljivih sredstev na podlagi 3-odstotne stopnje rasti od leta 2004 dalje

— Denarni tokovi se računajo na 10 let in diskontirajo z 8-odstotnim tehtanim povprečjem stroškov kapitala (*)

Analiza denarnih tokov	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2012**
— Dobiček pred davki	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Davki	—	—	—	—	—
— Plus nakazilo obresti	527	527	527	527	527
— Dobiček pred obrestmi in davki	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Plus amortizacija	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Bruto dobiček iz rednega Poslovanja (**)	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Naložbe v					
— osnovna sredstva	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— gibljiva sredstva	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Prosti denarni tokovi	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— Neto diskontirana vrednost (***) prostih denarnih tokov	**6 962**				
— Končna diskontirana vrednost	**22 135**				
— Vrednost podjetja	**29 096**				

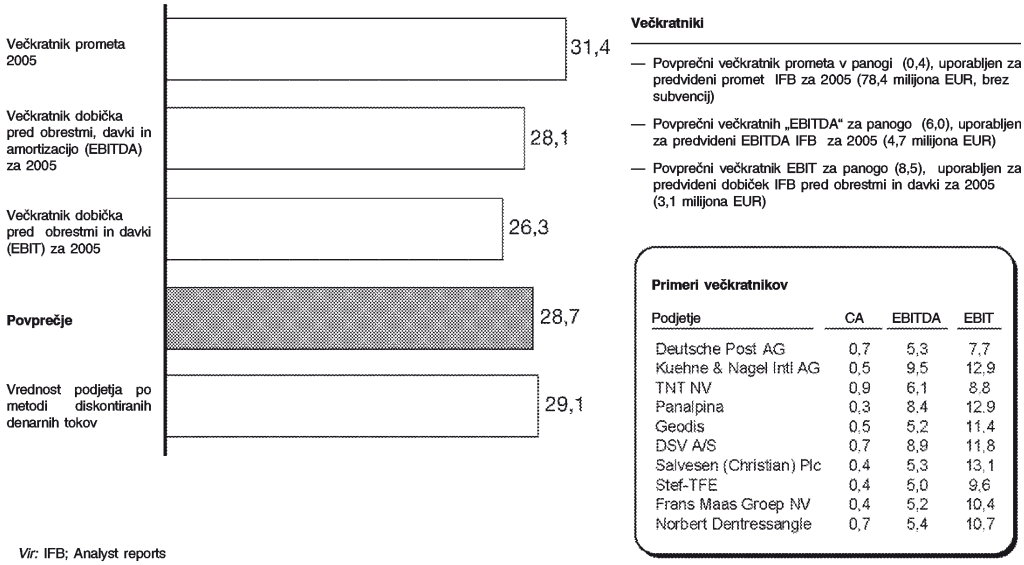
(*) panožne prakse
(**) dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo
(***) Neto diskontirana vrednost

(142) Po mnenju belgijske vlade analiza, ki temelji na večkratnikih (glede na rezultate v letu 2005), potrjuje valorizacijo na podlagi metode DCF. Dejansko valorizacija z „večkratniki“ (s previdnejšimi večkratniki, kot so sektorska povprečja) kaže vrednosti podjetja v višini približno 28,7 milijona EUR, kot kaže shema 5.

Shema 5

Vrednost podjetja IFB

(V milijonih EUR)



Vir: IFB; Analyst reports

(143) Belgijska vlada meni, da dejanski rezultati IFB v letih 2003, 2004 in 2005 potrjujejo tudi, da so bile valorizacija DCF in predpostavke, iz katerih je izhajala, realistične.

(144) Belgijska vlada meni, da je treba vrednosti IFB brez kapitalske udeležbe in rezervacij prišteti še kapitalske udeležbe IFB, to je 1,9 milijona EUR, kakršna je bila knjigovodska bilančna vrednost sredstev IFB na dan 31. decembra 2002.

(145) Skupna vrednost podjetja IFB, vključno s kapitalsko udeležbo, je 31. decembra 2002 torej znašala 31 milijonov EUR.

(146) Od te vrednosti podjetja je treba po mnenju belgijske vlade odšteti vrednost rezervacij, ocenjeno na 34,2 milijona EUR ([19]), ter finančni dolg v višini 15 milijonov EUR.

(147) Iz tega bi sledilo, da je neto vrednost deleža SNCB v IFB -18,2 milijona EUR po scenariju nadaljevanja dejavnosti. Ta izračun je ponazorjen v shemi 6.

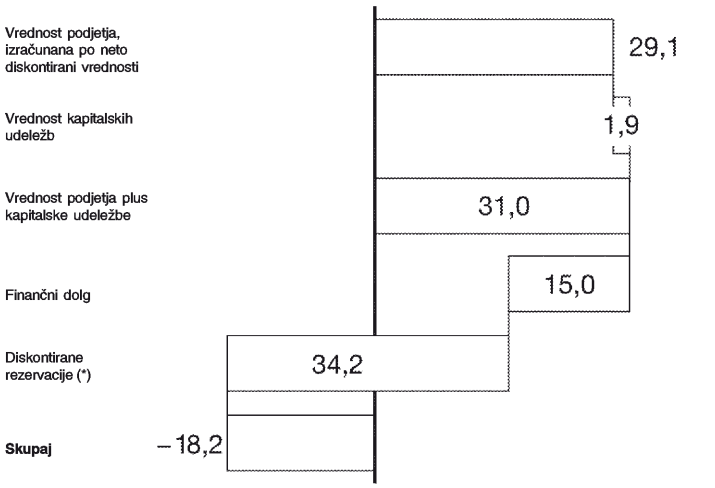
(148) Kot v prejšnji oceni stroškov, ki bi jih nosila družba SNCB v primeru likvidacije IFB, zgornji izračuni ne upoštevajo dolgov v višini 63 milijonov EUR zaradi neplačanih računov v letih od 2000 do 2002.

([19]) Ta vrednosti izhaja iz diskontiranih denarnih tokov, povezanih z rezervacijami v višini 40,8 milijona EUR, predvidenih v bilanci na dan 31.12.2002.

Shema 6

Ocena možnosti investicije, Jan 2003

(V milijonih EUR)



(*) Neto diskontirana vrednost vseh rezervacij v bilanci konec leta 2002, nakazanih od leta 2003 do leta 2006.

Vir: IFB

(c) ***Primerjava obeh scenarijev in sklep***

(149) V skladu z analizo belgijske vlade bi scenarija dala naslednje rezultate:

— neto stroški stečaja in likvidacije IFB za SNCB bi pomenili čisto izgubo v višini 161,8 milijona EUR (spremenjena na znesek 70,6 milijona EUR v popravljeni oceni);

— odločitev za naložbo v višini 15 milijonov EUR, da bi družba IFB lahko še naprej opravljala dejavnost, je občutno zmanjšala izgubo vrednosti za SNCB, ki je potem znašala samo še 18,2 milijona EUR, kar predstavlja pridobitev v višini 143,6 milijona EUR v primerjavi s scenarijem stečaja in likvidacije (52,4 milijona EUR v primerjavi s popravljeno oceno).

(150) Zato belgijska vlada meni, da je družba SNCB z odobritvijo zadevnih ukrepov ravnala, kot bi ravnal zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

3.2.4 *Odsotnost izkrivljanja konkurence*

(151) Nazadnje Belgija v zvezi z delom ukrepov za financiranje umika iz francoskih hčerinskih družb meni, da pomoči, katere znesek je natančno omejen na dejanske stroške, ki so nastali zaradi ukinitve dejavnosti, ni mogoče obravnavati kot pomoč, ki izkrivlja konkurenco. Tudi zato naj ta del financiranja ne bi sodil na področje uporabe člena 87(1).

3.3 **Združljivost ukrepov reševanja s smernicami**

3.3.1 *IFB ni novoustanovljeno podjetje*

(152) Ker je bila družba IFB ustanovljena leta 1923 in je leta 1998 ob združitvi s pripojitvijo pridobila družbo in dejavnost (prim. opis v delu 2 te odločbe), Belgija meni, da je nesporno, da je IFB pravna oseba že več kot 80 let in je torej ni mogoče obravnavati kot „novoustanovljeno podjetje“.

3.3.2 *Ukrepi reševanja so združljivi s smernicami iz leta 1999*

(153) Po mnenju belgijske vlade dejstvo, da so ukrepi reševanja trajali več kot dvanajst mesecev, ne bi smelo pomeniti, da niso združljivi s skupnim trgom v skladu s smernicami iz leta 1999. Belgija meni, da je družba SNCB vzdrževala ukrepe reševanja samo zato, da bi zapolnila čas, ki ga potrebuje Komisija, da dokončno odloči o tem spisu.

(154) Ker točka 24 smernic iz leta 1999 določa, da odobritev ukrepov reševanja velja, dokler Komisija ne sprejme odločitve o planu prestrukturiranja, belgijski organi prosijo Komisijo, naj se pri spodbijanju trajanja teh ukrepov ne sklicuje na trajanje postopka za odobritev teh ukrepov in naj na podlagi točke 24 smernic iz leta 1999 odobri ukrepe reševanja.

(155) Belgijski organi menijo, da je odlog povečanja kapitala med poizvedbo Komisije nujno predpostavljal – začasno in do preklica – ohranitev odloga plačila, odobrenega IFB v okviru ukrepov reševanja, ker bi bil stečaj edina alternativna možnost. Nazadnje, po mnenju belgijskih organov Komisija med poizvedbo ni nikdar izrazila pomislekov glede začasnega ohranjanja ukrepov reševanja.

3.3.3 *Ukrepi prestrukturiranja so združljivi s smernicami iz leta 1999*

3.3.3.1 Uporabnost smernic iz leta 1999

(156) Belgija meni, da je treba zavezo družbe SNCB, da bo prevzela financiranje povečanja kapitala IFB, analizirati v okviru smernic iz leta 1999 in ne iz leta 2004.

(157) Da bi Belgija upravičila to stališče, trdi, da sta izpolnjena oba pogoja Komisije iz točke 240 odločbe o sprožitvi postopka za uporabo smernic iz leta 1999. Naj spomnimo, da je Komisija v točki 240 odločbe o sprožitvi postopka v zvezi z razlago točk od 102 do 104 smernic iz leta 2004 za ta spis ugotovila, da *„če se bo družba SNCB odločila, da IFB ne bo dodelila nove ugodnosti in če je dokazano, da se je družba SNCB zavezala, da bo pretvorila svoje terjatve v kapital, preden so bile objavljene smernice iz leta 2004, bi morala Komisija v končni odločitvi preučiti pomoči, ki jih je družba SNCB dodelila IFB, na podlagi smernic iz leta 1999“*.

(158) V zvezi s prvim pogojem Belgija pripominja, da je v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka umaknila dodatno povečanja kapitala, priglašeno 28. januarja 2005, zato je prvi pogoj izpolnjen.

(159) V zvezi z drugim pogojem Belgija meni, da je nesporno, da se sedaj predlagano povečanje kapitala IFB izvede v skladu z dogovorom podpisnic okvirne pogodbe z dne 7. aprila 2003, vendar ob odložilnem pogoju odobritve Komisije.

(160) Da bi belgijski organi poudarili to točko, opozarjajo Komisijo na:

— točko 4 preambule okvirne pogodbe z dne 7. aprila 2003, ki potrjuje, da je upravni odbor SNCB že odobril prevzem financiranja povečanja kapitala IFB;

— člen 4 iste pogodbe, ki potrjuje vzajemni namen podpisnic, da bosta povečali kapital IFB;

(161) V zvezi z drugo točko belgijski organi opozarjajo, da po belgijski zakonodaji (veljavni za okvirno pogodbo) pogodba nastane samo po volji podpisnic in da naj bi v tem primeru člen 4 okvirne pogodbe izrecno in nedvoumno potrjeval soglasje SNCB in IFB, da se poveča kapital IFB s pretvorbo terjatev SNCB do IFB v kapital retroaktivno do 7. aprila 2003.

(162) Belgijski organi opozarjajo, da v belgijski zakonodaji obveznosti, za katere velja odložilni pogoj, ostanejo polno zavezujoče, odložilni pogoj pa retroaktivno vpliva na pogodbo, ki začne veljati z datumom podpisa.

3.3.3.2 Ukrepi, s katerimi se, kolikor je mogoče, omili izkrivljanje konkurence

(163) Belgijski organi na splošno trdijo, da tržni deleži IFB na zadevnih trgih nikakor ne dosegajo 10 %. Zato menijo, da protikonkurenčnih učinkov zadevnih državnih pomoči ni mogoče šteti za pomembne. Zlasti v skladu s členom 36 smernic iz leta 1999 opozarjajo, da „*če je delež [zadevnega] trga, ki ga ima podjetje [ki prejme pomoč], zanemarljiv, se šteje, da ni nedovoljenega izkrivljanja konkurence*“ ([20]) in da za uporabo člena 81(1) Pogodbe Komisija meni, da so protikonkurenčni učinki dogovorov med podjetji, ki imajo manj kot 10-odstotni tržni delež, nepomembni ([21]).

(164) Zlasti v zvezi z dejavnostmi IFB Logistics in IFB Terminal belgijski organi pripominjajo naslednje:

(165) Olajševalni ukrepi na trgu pretovarjanja. Belgijska vlada ugotavlja, da tržni delež IFB na trgu terminalov v regiji Antwerpen znaša manj kot 7 % in da je imel trg terminalov v tej regiji v obdobju 2002-2005 povprečno letno 10,7-odstotno stopnjo rasti, medtem ko se je obseg prevozov, ki jih je opravila družba IFB v povprečju povečeval samo za 4,1 % na leto.

(166) Belgijska vlada dodaja, da je družba IFB z izvajanjem načrta za prestrukturiranje zelo zmanjšala zmogljivosti pretovarjanja, kot je opisano v delu 2 dopisa o sprožitvi postopka (točke od 25 do 29). Glede na to, da razen terminala DPD vse prodane naprave še vedno obratujejo, belgijski organi menijo, da je treba prenose upoštevati kot resnične in znatne izravnalne ukrepe. Po mnenju belgijske vlade naj bi vsi prenosi pomenili zmanjšanje zmogljivosti IFB z 1,5 milijona TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) leta 2002 na 1,1 milijona TEU konec leta 2005, to je za 27 %.

([20]) Glej smernice iz leta 1999, točka 36.
([21]) Glej zlasti smernice o uporabi člena 81(3) Pogodbe, UL C 101, 27.4.2004, str. 97, zlasti točka 24.

(167) Belgijski organi dodajajo, da izvajanja načrta za prestrukturiranje s strani IFB niso spremljali cenovni ukrepi, ki bi imeli za cilj ali posledico povečanje tržnega deleža IFB. Ugotavljajo, da je družba IFB v povprečju zvišala svoje cene za 4,2 % ([22]), medtem ko je bila povprečna letna stopnja inflacije v industriji 1,9 %.

(168) *Olajševalni ukrepi na logističnem trgu.* V dopisu o sprožitvi postopka se ugotavlja (odstavki 258–260), da „predlagani“ ukrepi niso zadevali logističnega trga in da bi družba IFB lahko povečala svoj obseg na tem trgu. Belgijski organi navajajo pet argumentov, da bi dokazali, da so bili sprejeti zadostni olajševalni ukrepi na logističnem trgu.

(169) Prvič, družba IFB naj bi sprejela ukrepe, ki so zmanjšali njeno zmogljivost na logističnem trgu. Skupno število vagonov, ki so v lasti ali dolgoročnem najemu IFB, se je namreč zmanjšalo s 744 enot leta 2002 ([23]) na 377 enot v začetku leta 2006 ([24]). Gre torej za zmanjšanje za 49 %.

(170) Zmanjšana logistična zmogljivost IFB naj bi bila tudi posledica dejstva, da se je delež IFB v družbi CNC (zdaj Naviland Cargo) zmanjšal z 10 % leta 2002 na sedanja 2 %.

(171) Drugič, belgijski organi menijo, da je tržni delež IFB na logističnem trgu precej pod 5 %, če bi ta trg geografsko omejili na belgijsko ozemlje. Zato je treba v skladu s točko 36 smernic postaviti vprašanje, ali protikonkurenčni učinki zadevnih državnih pomoči lahko veljajo za občutne. Po mnenju belgijskih organov IFB nikakor ni mogoče šteti za podjetje, ki je sposobno občutnega vpliva na konkurenčno igro na logističnem trgu. Prav zato bi po mnenju belgijske vlade izkrivljanje konkurence zaradi pomoči za IFB težko označili kot občutno, tako da se zdi, da so potrebni samo zelo omejeni ukrepi za ublažitev negativnih posledic pomoči na konkurente IFB.

(172) Tretjič, belgijski organi predlagajo, da se osvetlijo vsi vidiki razvoja logistične dejavnosti IFB, da bi zelo spremenili trditev Komisije, da naj bi družba IFB „občutno povečala svoj tržni delež na tem trgu“ v zadevnem obdobju. Po mnenju belgijskih organov je namreč treba upoštevati naslednja dejstva:

— v segmentu kombiniranega (intermodalnega) prevoza se je obseg prevozov IFB v obdobju 2002-2005 povečeval za 9,9 % na leto, kar je manj kot povprečna 12-odstotna letna rast v regiji ARA v istem obdobju;

— v segmentu konvencionalnega prevoza je IFB obroben udeleženec, tudi ob domnevi, da je trg omejen na Belgijo. Dejansko je delež IFB po obsegu in po vrednosti nižji od 1 %.

(173) Poleg tega naj bi rast prometa IFB v logistični dejavnosti po mnenju belgijske vlade delno izvirala iz rasti podsegmenta „bulk“ (prevoz razsutega tovora). Leta 2003 je promet, ki ga je ustvarila družba IFB s prevozom razsutega tovora, znašal samo 3,3 milijona EUR. Vendar je družba IFB leta 2004 sklenila dve pogodbi o prevozu velike količine razsutega tovora. Prva je bila pogodba o prevozu premoga […], ki je ustvarila promet […] leta 2004 in […] leta 2005. Druga je bila pogodba o prevozu razsutih granulatov, ki je povečala promet […] leta 2004 in […] leta 2005. Družbi IFB sta ti pogodbi prinesli dobiček, kar potrjuje, da vodstvo IFB ni ravnalo protikonkurenčno.

([22]) Povprečno zvišanje cen je izračunano s ponderiranjem terminalov glede na njihov promet.
([23]) IFB je imela v lasti 368 vagonov in je sklenila dolgoročne najemne pogodbe za 376 drugih vagonov.
([24]) V začetku leta 2006 je imela IFB v lasti 204 vagone in je sklenila dolgoročne najemne pogodbe za 173 drugih vagonov.

(174) Četrtič, belgijska vlada meni, da je treba tudi to, da je družba IFB odprla svoje terminale konkurentom na logističnem trgu, upoštevati kot pomemben olajševalni ukrep.

(175) Petič, belgijska vlada meni, da omejeno izkrivljanje konkurence, ki bi lahko bilo posledica pomoči za prestrukturiranje IFB, še nadalje zmanjšujejo naslednji dejavniki:

— liberalizacija železniškega prevoza blaga v Belgiji. Belgijski organi so namreč v skladu z veljavnimi evropskimi pravili odprli ta trg konkurenci (od marca 2003 za mednarodni prevoz, čemur je sledila popolna liberalizacija od 1. januarja 2007). ([25]) To odprtje je povzročilo posledice, kot so pokazale dejavnosti družbe DLC in pred kratkim družbe Fret SNCF. Komisija naj bi v odločbi N 386/2004, Fret SNCF, tako liberalizacijo upoštevala kot kompenzacijski ukrep za konkurente;

— več drugih konkurentov SNCB/IFB (med njimi so Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex in ACTS) je že dobilo ali bo zelo verjetno v kratkem dobilo obratovalne licence;

— družba SNCB (B-Cargo) že zdaj opravlja vlečne storitve za konkurente IFB, naj gre za izvajalce kombiniranega (*intermodalnega*) prevoza, kot so HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas / DHL Express Cargo in ICF, ali za izvajalce storitev „forwarding“, kot so Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret in East Rail Expedition;

— Kot je poudarila Komisija v odločbi v zadevi N 386/2004, Fret SNCF, pogoji za železnice in ceste niso enaki, v škodo železnice.

(176) Po mnenju belgijske vlade so ukrepi liberalizacije znatno povečali zmogljivosti na logističnem trgu, kot kaže dejavnost konkurentov IFB v obdobju 2003-2005. Po mnenju belgijske vlade naj bi se konkurenca usmerjala v intermodalni segment, kjer je pet konkurentov IFB v tem obdobju uvedlo 12 novih prog.

3.3.3.3 Čim manjše povečanje kapitala

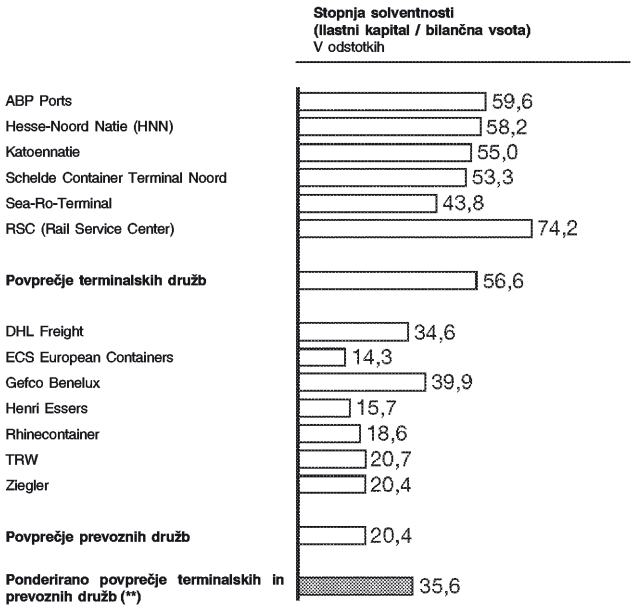
(177) Po mnenju belgijske vlade sta SNCB in IFB opravili poglobljeno analizo potreb IFB po kapitalu na podlagi poslovnega izida na dan 31. decembra 2005 in napovedi za leto 2006. Namen tega je bil, da se IFB omogoči nadaljevanje dejavnosti na trgu pretovarjanja in logistike s stopnjo solventnosti, primerljivo s konkurenti na teh trgih.

(178) V primerjavi s podatki, predloženimi pred odločbo o sprožitvi postopka (glej točke od 265 do 269), sta SNCB in IFB zbrali dodatne podatke o povprečni stopnji solventnosti za konkurente IFB, ki upravljajo terminale, in za prevozna podjetja, ki konkurirajo IFB. Stopnja solventnosti (ki jo je treba razumeti kot razmerje med lastnim kapitalom in bilančno vsoto) zadevnih družb je predstavljena v shemi 16.

([25]) Popolno odprtje trgov, ki je predvideno z Direktivo 91/440/ES, je bilo uvedeno s kraljevim odlokom z dne 13. decembra 2005.

Shema 16

Stopnja solventnosti – Vzorec primerljivih družb, 2004 (*)



(*) Za ABP, HNN in terminal Sea-Ro so bili uporabljeni podatki za leto 2003, ker zaključni računi za leto 2004 še niso bili objavljeni

(**) Ponderirano glede na uporabo sredstev IFB (42 % terminali, 58 % prevoz)

Vir: Belfirst; Amadeus; IFB

(179) Shema 16 naj bi pokazala, da je povprečna stopnja solventnosti upravljavcev terminalov 56,6 %, prevoznih družb pa 20,4 %. Ker IFB deluje v obeh sektorjih, bi morala biti v skladu z zgornjimi merili njena stopnja solventnosti najmanj 35,6 %. Zadnji odstotek je izračunan s ponderiranjem operativnih osnovnih sredstev IFB, kot sledi:

— 42 % operativnih osnovnih sredstev IFB (glede na neto računovodsko vrednost po amortizaciji in zmanjšanju vrednosti) je dodeljenih dejavnosti terminalov;

— 58 % operativnih osnovnih sredstev IFB je dodeljenih prevozni dejavnosti („logistika“).

(180) Belgijski organi pripominjajo, da je ciljna stopnja solventnosti IFB v skladu z realno stopnjo solventnosti družb, kot sta Gosselin (38,9 %) in Hupac (34,9 %), ki tako kot IFB združujeta upravljanje terminalov in dejavnosti logistike.

(181) Na podlagi ciljne stopnje solventnosti IFB 35,6 % in skupnega dolga v višini 128,1 milijona EUR (ocena na dan 30. junija 2006), bi moralo povečanje kapitala IFB po izračunih belgijskih organov vključevati pretvorbo dolga v kapital v višini najmanj 95,3 milijona EUR.

3.3.3.4 Lastni prispevek IFB

(182) Po mnenju belgijskih organov skupni prispevek SNCB pri prestrukturiranju IFB znaša 95,3 milijona EUR, to je znesek predvidenega povečanja kapitala. Od tega zneska bi morali odšteti vsote, namenjene francoskemu delu skupine, to je 39,1 milijona EUR. Preostalih 56,2 milijona EUR bi torej predstavljalo prispevek SNCB k prestrukturiranju dejavnosti skupine izven Francije.

(183) Nato belgijski organi razložijo, da so finančne potrebe za dejavnosti IFB izven Francije v obdobju prestrukturiranja (od 1. januarja 2003 do 30. junija 2006) znašale 106,3 milijona EUR. Od tega bi 56,2 milijona EUR potreb krila družba SNCB, 50,1 milijona pa IFB iz lastnih virov. Prispevek IFB k skupnim stroškom prestrukturiranja dejavnosti v Belgiji bi znašal 47,1 %.

(184) Naslednja razpredelnica kaže podrobno razdelitev financiranja:

Finančne potrebe in finančni viri

(predpostavka, po kateri terjatev v višini 63 milijonov EUR predstavlja „stroške“ prestrukturiranja)

(v tisočih EUR)

		Prestrukturirani del	Dezinvesticije v Franciji	Skupaj
Obdobje: 1.1.2003–30.6.2006				
A	**FINANČNE POTREBE**			
A.1	Stroški prestrukturiranja			
A.1.1	Bruto izguba iz poslovanja („cash drain “) brez vpliva povečane produktivnosti	– 27 916		– 27 916
	(enaka bruto izgubi iz poslovanja za leto 2002; sorazmerni delež za 6 mesecev leta 2006)			
A.1.2	Izredni stroški	– 32		– 32
A.2.	Potrebe po kapitalu med prestrukturiranjem			
A.2.1	Spreminjanje potreb po gibljivih sredstvih (povečanje)	– 7 685	– 8 000	– 16 559
A.2.2	Nadomestne naložbe v nefinančna osnovna sredstva	– 6 611		– 8 611
A.2.3	Nadomestne naložbe v finančna osnovna sredstva (kapitalske udeležbe)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3	Povračilo dolgov in obresti			
A.3.1	(Finančnim) upnikom razen SNCB			
A.3.1.1	Plačilo obresti	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2	Povračilo finančnega dolga	– 16 559		– 16 559
A.3.2	Družbi SNCB			
A.3.2.1	Povračilo dolga iz obdobja pred 2003	– 33 200	– 29 900	– 53 000
A.3.2.2	Plačilo natečenih obresti na dan 30.6.2005 za dolg iz obdobja pred 2003	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3	Plačilo natečenih obresti na dan 30.6.2005 za posojilo	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4	Plačilo obresti drugo polletje 2005 in prvo polletje 2006	– 3 100	– 2 100	– 6 200
A.4	Davki (poravnava za davčno leto 1999)	– 77		– 77
	Skupaj potrebe (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(v tisočih EUR)

		Prestrukturirani del	Dezinvesticije v Franciji	Skupaj
B	**FINANČNI VIRI**			
B.1.	Financiranje s strani SNCB			
B.1.1	Posojilo (ki ga je treba kasneje pretvoriti v kapital)	13 300	1 700	15 000
B.1.2	Povečanja kapitala (poleg pretvorbe posojila)	42 920	37 380	90 380
	Skupni znesek prispevka SNCB (Vmesna vsota B.1)	***56 220***	***39 060***	***95 300***
B.2	Financiranje z lastnimi sredstvi IFB:			
B.2.1	Povečanje produktivnosti:			
B.2.1.1	Delna ali popolna odprava bruto izgube iz poslovanja v rubriki A.1.1	26 167		26 167
B.2.1.2	Bruto dobiček iz rednega poslovanja v letih 2004, 2005 in 2006	10 429		10 429
B.2.2	Finančni prihodki	1 368		1 368
B.2.3	Spreminjanje potreb po gibljivih sredstvih (zmanjšanje)	2 687		2 687
B.2.4	Spreminjanje potreb po gibljivih sredstvih (zmanjšanje)	4 771		4 771
B.2.5	Prodaja finančnih osnovnih sredstev (kapitalske udeležbe)	1 267	8 020	9 287
B.2.6	Finančni dolg pri kreditnih institucijah	3 300		3 300
B.2.7	Izredni prihodki	1 105		1 105
	Skupaj prispevek IFB (Vmesna vsota B.2)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Skupaj viri (B.1 + B.2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	Financiranje s strani SNCB v % skupnega zneska	52,9 %		
	Financiranje s strani IFB v % skupnega zneska	47,1 %		
		LASTNI PRISPEVEK	ZASEBNI VLAGATELJ	

(185) Belgija k razpredelnici dodaja naslednja pojasnila.

(186) Finančne potrebe so povzete v naslednjih kategorijah:

— neposredni stroški prestrukturiranja (odsek A.1): ti stroški zajemajo zlasti skupno bruto izgubo iz poslovanja („cash drain“) brez povečanja produktivnosti. Če ne upoštevamo povečanja produktivnosti IFB med uresničevanjem načrta za prestrukturiranje, bi bruto izguba iz poslovanja v letih 2003, 2004 in 2005 ostala enaka kot leta 2002, to je 8 milijonov EUR, ki bi jih bilo treba financirati vsako leto, kot kaže spodnja razpredelnica. Potrebe po financiranju za leto 2006 so bile omejene na polovico tega zneska ob predpostavki, da se 30. junija 2006 poveča kapital. V obdobju prestrukturiranja bi skupni znesek bruto izgube iz poslovanja IFB brez povečanja produktivnosti znašal 27,9 milijona EUR.

(v tisočih EUR)

	2002	2003	2004	2005 Napoved	2006 Proračun (do 30.6.)	Obdobje od leta 2003 do 30.6.2006 Skupaj
Izid iz rednega poslovanja	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ Amortizacije in zmanjšanje vrednosti osnovnih sredstev	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ Zmanjšanje vrednosti gibljivih sredstev	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Rezervacije	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Bruto izid iz rednega poslovanja	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Bruto izguba iz poslovanja („cash drain“) brez vpliva povečane produktivnosti		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— potrebe po kapitalu med prestrukturiranjem (različice potrebe po gibljivih sredstvih in naložbe med prestrukturiranjem, odsek A.2): to so stroški nujnih naložb v obdobju prestrukturiranja. Povečanje gibljivih sredstev je bilo nujno za financiranje del, ki so že tekla, pokrivanje razlik med terjatvami in poslovnimi obveznostmi in zagotavljanje zadostnih denarnih sredstev. Med uresničevanjem načrta za prestrukturiranje so bile za nadaljevanje dejavnosti IFB potrebne nadomestne naložbe v opredmetena osnovna sredstva. Njihov namen ni bil širitev zmogljivosti IFB, ampak nadomestne naložbe za popolnoma amortizirana sredstva na koncu življenjskega cikla in različne naložbe, kot so avtomobili, računalniki, majhne prenove zgradb itd. Naložba v višini 0,6 milijona EUR v finančne naložbe leta 2004 je bila povezana s prestrukturiranjem hčerinske družbe IFB Maritime Germany: Haeger & Schmidt International je prevzela družbo IFB Maritime Germany in delež Haeger & Schmidt International v družbi RKE je bil prenesen na IFB.

— povračilo dolgov in obresti (odsek A.3): poleg obresti in povračil finančnih dolgov kreditnim institucijam ta kategorija vsebuje tudi obresti in povračilo dolgov družbi SNCB. Dolg v višini 33,2 milijona EUR je del dolga v znesku 63 milijonov EUR, ki ni povezan s francoskimi hčerinskimi družbami. Obresti v višini 1,4 milijona EUR, plačljive leta 2006, so obresti, ki ne bodo vključene v povečanje kapitala (da bi čim bolj omejili povečanje kapitala). Druge obresti (skupaj v višini 9,7 milijona EUR) bodo vključene v povečanje kapitala. Vse to so obresti od dolgov, ki so povezani z dejavnostmi IFB izven Francije.

— davki (odsek A.4): davki, plačani leta 2004, so poravnava za davčno leto 1999.

(187) Kot navaja Belgija sta te finančne potrebe pokrivali delno IFB in delno SNCB. V zvezi s prispevkom IFB (odsek B.2) Belgija dodaja naslednje podatke:

— v obdobju prestrukturiranja je IFB zelo povečala produktivnost (glej odsek B.2.1). To je izboljšalo bruto izid iz rednega poslovanja, tako da je izguba iz leta 2002 delno izginila leta 2003, v celoti pa v letih 2004, 2005 in 2006. Poleg tega je bil v letih 2004 in 2005 ustvarjen presežek, ki naj bi bil ustvarjen tudi leta 2006. Povečanja produktivnosti potrjujejo napovedi na podlagi podatkov, ki jih je imela družba IFB med pripravo načrta za prestrukturiranje (glej točki 74 in 75 te odločbe);

— različni finančni prihodki (odsek B.2.2): v znesku 1,4 milijona EUR. Ti finančni prihodki so obresti, ki so se nabrale na bančnih računih IFB. Te prihodke je bilo mogoče predvideti v načrtu za prestrukturiranje, ker ustrezajo obrestim „EURIBOR" za zneske, ki jih je IFB lahko pričakovala na svojih računih glede na napovedi iz načrta za prestrukturiranje;

— izredni prihodki (odsek B.2.8): v znesku 1,1 milijona EUR. Ti izredni prihodki izhajajo iz kapitalskega dobička, ki ga je družba IFB ustvarila s prodajo 263 vagonov EAOS […]. Med pripravo načrta za prestrukturiranje leta 2003 je bilo mogoče predvideti te kapitalske dobičke od prodaje, ker je bilo na trgu veliko povpraševanje po vagonih EAOS zaradi povečanega povpraševanja po teh vagonih v vzhodni Evropi;

— v letih 2004 in 2005 je družba IFB sprostila približno 2,7 milijona EUR, s tem ko je zmanjšala potrebe po gibljivih sredstvih (odsek B.2.3).

— Družba IFB je stroške prestrukturiranja delno financirala s prodajo premoženja (odseka B.2.4 in B.2.5). Poleg prodaje različnega premoženja v relativno omejenem obsegu ta del prispevka predstavljajo predvsem dezinvesticije sredstev, ki so se uporabljala v terminalu OCHZ, leta 2004. Solastniške pravice (50 %) do teh sredstev, ki jih je uporabljala OCHZ, so bile prenesene […] (glej vrstico B.2.4 za leto 2004) in družba IFB je od OCHZ prejela dodatni znesek v višini 0,9 milijona EUR v gibljivih sredstvih (glej vrstico B.2.5 za leto 2004);

— Leta 2003 je družba IFB pri ING Bank dobila bančno posojilo v višini 2 milijonov EUR (glej vrstico B.2.6). Leta 2006 je IFB z zunanjim posojilom v višini 1,3 milijona EUR financirala nakup „reach stackers",

(188) Belgija meni, da je za načrt za prestrukturiranje zagotovila prispevek iz lastnih sredstev, kot to zahtevajo smernice iz leta 1999.

4. OCENA

4.1 Ocena narave pomoči pri ukrepih reševanja in prestrukturiranja

(189) V skladu s členom 87(1) Pogodbe *„je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami."*.

4.1.1 *Pomoč, ki jo dodeli država članica ali pomoč iz državnih sredstev*

(190) Najprej se postavi vprašanje, ali je bila finančna podpora družbe SNCB za IFB *„pomoč, ki jo dodeli država, ali […] pomoč iz državnih sredstev"*. V skladu s sodno prakso *Stardust Marine* Sodišča Evropskih skupnosti ([26]) je to merilo izpolnjeno, če gre za državna sredstva in če je dodelitev mogoče pripisati državi, torej Belgiji.

4.1.1.1 Državna sredstva

(191) Komisija ugotavlja, da je SNCB javno podjetje v smislu člena 2 Direktive 80/723/EGS: Belgija ima v lasti 100 % vpisanega kapitala SNCB, upravni odbor in generalnega direktorja pa z odlokom, o katerem odloča svet ministrov, imenuje kralj. Torej so merila iz člena 2(2)(a) in (c) navedene direktive izpolnjena.

(192) V tem okviru *„… je treba opozoriti, da iz sodne prakse Sodišča izhaja, da člen 87(1) zajema vsa denarna sredstva, ki jih organi oblasti dejansko lahko uporabijo za podporo podjetjem […]. Kljub temu da zneski, ki ustrezajo zadevnemu ukrepu, niso v stalni lasti državne blagajne, zadošča dejstvo, da so pod stalnim javnim nadzorom in torej na voljo pristojnim nacionalnim organom, da se obravnavajo kot državna sredstva"* ([27]).

(193) Zato je Komisija v dopisu o sprožitvi postopka (točke od 136 do 138) ocenila, da je treba zneske, ki jih je družba IFB dobila na razpolago, obravnavati kot državna sredstva.

([26]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, navedena v opombi 12, točka 37.

([27]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, navedena v opombi 12, točka 37.

(194) Belgija nasprotuje dejstvu, da so vsa sredstva, s katerimi razpolaga SNCB, državna sredstva. Komisija odgovarja na tri belgijske argumente, kot sledi:

(195) Predlagano razlikovanje sredstev SNCB za naloge javne službe in sredstev za poslovne dejavnosti v luči sodbe *Stardust Marine* ni umestno. Dejansko je to sodba v zvezi s sredstvi javne banke, kar lepo kaže, da so sredstva javnega podjetja, namenjena za poslovne dejavnosti, lahko tudi državna sredstva.

(196) Tudi argumenta, da premoženje SNCB ni na voljo Belgiji, ampak naj bi bilo namenjeno poslovni dejavnosti SNCB, ni mogoče sprejeti. Dejstvo, da ima Belgija v lasti 100 % kapitala SNCB, da je ta pod stalnim javnim nadzorom in da se država lahko kadar koli odloči za privatizacijo SNCB, namreč kaže, da Belgija razpolaga s premoženjem SNCB. Poleg tega Komisija ugotavlja, da Belgija imenuje člane nadzornega sveta in generalnega direktorja, s čimer pridobi določen nadzor nad podjetjem.

(197) Argument, da naj ukrepi, ki jih je družba SNCB namenila v korist IFB, ne bi povzročili izgube premoženja Belgije, je dejansko napačen: ker je Belgija lastnica SNCB, bi vsaka slaba naložba, s katero se zmanjša vrednost SNCB, zmanjšala tudi vrednost premoženja Belgije.

(198) Komisija torej sklepa, da so bili preučeni ukrepi financirani iz državnih sredstev.

4.1.1.2 Vpletenost

(199) Da bi se ukrepi lahko pripisali zadevni državi, po sodbi *Stardust Marine* „… *samo dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ni dovolj, da bi ukrepe podjetja, kot so zadevni ukrepi finančne podpore, pripisali državi. Poleg tega je treba preučiti, ali so organi oblasti na kakršen koli način vpleteni v sprejetje teh ukrepov*“ ([28]).

(200) Iz sodne prakse Sodišča torej izhaja, da mora Komisija za vsak primer posebej preučiti merilo vpletenosti države. Sodišče priznava, da na splošno „… *ravno zaradi privilegiranih odnosov med državo in javnim podjetjem tretja oseba v konkretnem primeru zelo težko dokaže, da so bili ukrepi pomoči, ki jih je uvedlo takšno podjetje, dejansko sprejeti po navodilih organov oblasti.*“ V skladu z isto sodno prakso „… *je treba priznati, da je na vpletenost države pri ukrepu pomoči, ki ga je sprejelo podjetje, mogoče sklepati iz vseh kazalcev, ki izvirajo iz okoliščin primera in ozadja, v katerem je prišlo do tega ukrepa*“ ([29]).

(201) Sodišče nato pojasni, katera merila se lahko uporabijo za dokazovanje vpletenosti:

„*Na vpletenost države pri ukrepu pomoči, ki ga je sprejelo javno podjetje, je mogoče sklepati iz vseh kazalcev, ki izvirajo iz okoliščin primera in ozadja, v katerem je prišlo do tega ukrepa. S tega stališča je Sodišče že upoštevalo, da zadevna organizacija ni mogla sprejeti sporne odločitve, ne da bi upoštevala zahteve javnih organov (glej zlasti zgoraj navedeno sodbo Van der Kooy in drugi proti Komisiji, točka 37) in da bi morala javna podjetja, preko katerih so bile dodeljene pomoči, ne glede na organske povezave med javnimi podjetji in državo, upoštevati direktive comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE – medresorskega odbora za gospodarsko načrtovanje) (zgoraj navedeni sodbi z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji C-303/88, točki 11 in 12, in C-305/89, točki 13 in 14).*

Če je potrebno, bi bili lahko primerni tudi drugi kazalci, iz katerih je mogoče sklepati na vpletenost države pri ukrepu pomoči, ki jo je dodelilo javno podjetje, kot so zlasti vključitev javne gospodarske družbe v okvir javne uprave, značaj njenih dejavnosti in izvajanje le-teh na trgu znotraj splošnih pogojev konkurence z zasebnimi izvajalci, pravni status gospodarske družbe (ki je pod nadzorom javnega prava ali skupnega prava gospodarskih družb), intenzivnost nadzora, ki ga izvajajo javne oblasti nad upravo gospodarske družbe ali kateri koli drugi kazalec, ki v posameznem primeru kaže na sodelovanje javne uprave pri sprejemanju ukrepa ali majhno verjetnost, da ni vpletena, upoštevajoč tudi okoliščine ukrepa, njegovo vsebino ali pogoje, ki jih vsebuje“ ([30]).

(202) V dopisu o sprožitvi postopka (točke od 140 do 150) je Komisija pri vpletenosti v ukrep razločevala med obdobjem pred sklenitvijo okvirne pogodbe 7. aprila 2003 in obdobjem po njej. Glede na pripombe Belgije se zdi bolj primerno ločiti med tremi različnimi obdobji:

([28]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, navedena v opombi 12, točki 52 in 55.

([29]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, navedena v opombi 13, točki 53 in 54.

([30]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, navedena v opombi 13, točke od 55 do 57.

— obdobje pred 19. julijem 2002 (datum, ko je upravni odbor SNCB odobril dodelitev gotovinskega predujma in sprejel, da je povečanje kapitala IFB „verjetno“)

— obdobje od 19. julija 2002 do 20. decembra 2002 (datum, ko je upravni odbor SNCB odobril načelo povečanja kapitala IFB in pooblastil izvršni odbor, da se pogaja o okvirni pogodbi z dne 7. aprila 2003);

— obdobje po 20. decembru 2002.

Obdobje pred odločitvijo upravnega odbora 19. julija 2002

(203) V zvezi z obdobjem pred odločitvijo upravnega odbora se postavlja vprašanje, ali je strpnost, ki jo kaže vodstvo (izvršni odbor) SNCB, s tem ko od leta 2000 naprej od IFB ne zahteva plačila opravljenih prevoznih storitev, mogoče pripisati Belgiji. Komisija je v dopisu o sprožitvi postopka (točki 141 in 142) izrazila dvome, da je bila odločitev o tem, da se privoli v sistematično neplačevanje računov v obdobju od konca leta 2000 do začetka leta 2003, sprejeta brez posredovanja belgijskih organov.

(204) Odgovor belgijske vlade kaže, da je bil upravni odbor SNCB obveščen o tem ravnanju šele 19. julija 2002; hkrati je bil obveščen tudi vladni komisar. Komisija od tretjih zainteresiranih strani ni prejela pripomb.

(205) Komisija je v zapisnikih razprav v zbornici in senatu z dne 6. marca 2002, 24. januarja 2002 in 28. februarja 2002 našla pripombe o IFB v okviru širše razprave poslancev in senatorjev o odpiranju železniškega trga in spisu ABX. Zato je belgijsko vlado prosila, naj ji posreduje študije Boston Consulting Group in Team Consult, ki so bile omenjene v razpravi, in sklep belgijske vlade z dne 22. februarja 2002, o katerem so prav tako razpravljali.

(206) Analiza teh dokumentov ni razkrila kazalcev, da je belgijska vlada vplivala na odločitve SNCB o prihodnosti IFB.

(207) Zato se postavlja vprašanje, ali je strpnost vodstva javnega podjetja, kot je opisana v točki 203 te odločbe, mogoče pripisati Belgiji, če ni dokazov, da bi uprava posebej posegala v oblikovanje razmer.

(208) V skladu z zakonom iz leta 1993 o ustanovitvi SNCB kot delniške družbe, ki deluje po javnem pravu, vodstvo SNCB, to so generalni direktor in člani izvršnega odbora, upravlja podjetje neodvisno in brez poseganja organov oblasti. Ker ni konkretnih znakov poseganja države v upravljanje spisa IFB, Komisija sklepa, da odločitve vodstva SNCB, da privoli v neplačevanje računov s strani IFB, od konca leta 2000 do julija 2002 ni mogoče pripisati Belgiji.

Obdobje med odločitvijo upravnega odbora 19. julija 2002 in odločitvijo upravnega odbora 20. decembra 2002

(209) 19. julija 2002 je upravni odbor SNCB in z njim vladni komisar, ki v njem zastopa interese Belgije, izvedel, da IFB od konca leta 2000 ne plačuje več računov SNCB, in odobril dodelitev predujma IFB v višini 2,5 milijona EUR v drugem polletju 2002.

(210) V zvezi s tem mora Komisija preveriti, ali je to odločitev upravnega odbora SNCB v skladu z merili iz sodne prakse *Stardust Marine* mogoče pripisati Belgiji. Povedano z drugimi besedami, za ta primer je treba preveriti, ali prisotnost vladnega komisarja v upravnem odboru, kljub temu da ni konkretno posredoval pri zadevnem ukrepu, vseeno ne omogoča, da se odločitev pripiše Belgiji. Vendar iz tega, s čimer razpolaga Komisija, izhaja, da preučitev spisa in pripombe tretjih strani niso razkrile dokazov, da je belgijska vlada poskušala vplivati na odločitev upravnega odbora 19. julija 2002. Ker je SNCB samostojno javno podjetje in ima status delniške družbe, ki deluje po javnem pravu, v razmerju do belgijske države uživa avtonomijo pri upravljanju podjetja. V zvezi s prisotnostjo vladnega komisarja v upravnem odboru SNCB Komisija ugotavlja, da je bila vloga komisarja omejena (glej tudi poročilo Računskega sodišča o tej temi ([31])): vladni komisar bi lahko posegel v odločitev 19. julija 2002 le, če bi utegnila škodovati izvajanju nalog javne službe SNCB. Glede na znesek pomoči (2,5 milijona EUR) in njeno obliko (gotovinski predujem z obrestmi) je treba ugotoviti, da narava odločitve ni bila taka, da bi škodila izvajanju nalog javne službe SNCB.

([31]) Računsko sodišče: Dobra uporaba javnih sredstev s strani SNCB; revizija, opravljena z izvajanjem sklepa Poslanske zbornice z dne 11. maja 2000; Bruselj, maj 2001.

(211) Glede na vse to Komisija sklepa, da tega, da je SNCB zagotovila IFB predujem v višini 2,5 milijona EUR za ohranitev poslovne dejavnosti brez kakršne koli povezave z javno službo, ni mogoče pripisati Belgiji.

(212) Komisija sklepa, da ta primer ne vsebuje kazalcev o vključitvi v javno upravo, naravi dejavnosti in statusu, zaradi katerih bi bilo mogoče Belgiji pripisati odločitev upravnega odbora 19. julija 2002 o zagotovitvi predujma IFB v višini 2,5 milijona EUR.

Obdobje po odločitvi upravnega odbora 20. decembra 2002

(213) 20. decembra 2002 se je upravni odbor odločil, da se z IFB sklene okvirna pogodba, ki vsebuje ukrepe reševanja in prestrukturiranja ter vodi k povečanju kapitala IFB.

(214) Komisija je preučila spis in v dopisu o sprožitvi postopka (točke od 143 do 150) navedla tri konkretne kazalce vpletenosti Belgije v ukrepe reševanja in prestrukturiranja IFB. Ti kazalci so bili:

— predložitev načrta za prestrukturiranje Belgiji v odobritev;

— prispevki v medijih, ki kažejo močan vpliv belgijske vlade na SNCB v letu 2003;

— obseg, vsebina in pogoji okvirne pogodbe z dne 7. aprila 2003.

(215) Belgijski organi v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka ugovarjajo, da ti trije kazalci ne zadoščajo kot dokaz vpletenosti države v ukrepe v smislu sodne prakse *Stardust Marine*. Komisija nato ponovi vsebino kazalcev in razloži, zakaj ne more sprejeti argumentov belgijske vlade.

(a) *Odobritev s strani organov oblasti (točka 56 sodbe Stardust Marine)*

(216) V sodbah *Van der Kooy* ([32]), *Italija proti Komisiji* ([33]) in *Komisija proti Franciji* ([34]) je Sodišče sklepalo na vpletenost, ker so pomoč morali odobriti organi oblasti. V sodbi *Van der Kooy* je samo ta element zadoščal kot dokaz za vpletenost; v sodbah *Italija proti Komisiji* in *Komisija proti Franciji* se odobritev povezuje z drugimi elementi, ki kažejo vpliv državnih organov. ([35]) V odločbi *Space Park Development GmbH*, ki je bila prva odločba Komisije, v kateri je bila uporabljena sodba *Stardust Marine*, se je na vpletenost sklepalo tudi zato, ker so morali zadevno posojilo odobriti organi oblasti dežele Bremen. ([36]) Zato je predložitev ukrepa državi članici v odobritev kazalec vpletenosti.

(217) V tem primeru člen 2 okvirne pogodbe zavezuje upravna odbora SNCB in IFB, da načrt za prestrukturiranje predložita Belgiji v odobritev ([37]). To je torej prvi kazalec vpletenosti Belgije v odločitev SNCB za prestrukturiranje IFB.

(218) Belgijska vlada trdi, da v nasprotju s tem, kar je predvideno v okvirni pogodbi, SNCB in IFB navsezadnje nista predložili načrta za prestrukturiranje belgijski vladi v odobritev, ker bi to pomenilo kršitev poslovne neodvisnosti SNCB.

([32]) Sodba Sodišča z dne 2. februarja 1988 v zadevi Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV in drugi proti Komisiji (C-67/85, C-68/85 in 70/85, ZOdl. 1988, str. 219).

([33]) Sodbe Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji (C-303/88, ZOdl. 1991, str. I-1433 in C-305/89, ZOdl. 1991, str. I-1603).

([34]) Sodba Sodišča z dne 30. januarja 1985 v zadevi Komisija proti Franciji (290/83, ZOdl. 1985, str. 439).

([35]) Namreč, država imenuje vodilne v sodbah Komisija proti Italiji; financiranje s strani javnega zavoda, način dodelitve je ustrezal dodelitvi navadne državne pomoči, predstavitev pomoči s strani vlade, kot da je del skupine državnih ukrepov v sodbi *Komisija proti Franciji*.

([36]) Odločba Komisije z dne 17. septembra 2003 o državni pomoči, ki jo je Nemčija dodelila Space Park Development GmbH, UL L 61, 27.2.2004, str. 66, uvodna izjava 30.

([37]) Naj spomnimo, člen 4 se glasi: *Pogodbenici potrjujeta svoj namen, da bosta izvajali naslednje ukrepe, če so v skladu z načrtom za prestrukturiranje, ki so ga odobrili oba upravna odbora, Belgija in, če je treba, ES, in pod pogojem, da so jih potrdili delničarji IFB.*

(219) Kot je bilo pojasnjeno v dopisu o sprožitvi postopka (točki 146 in 147), zaradi dejanskega stanja ta kazalec vpletenosti ne neha učinkovati: zdi se izključeno, da bi podpisnici, SNCB in IFB, v pogodbo vključili tako klavzulo, če na to ne bi vplivala belgijska vlada.

(220) Zatrjevanje belgijske vlade, da ni bila uradno zaprošena za mnenje o prestrukturiranju, ni dovolj, da bi izključili neformalni vpliv belgijske vlade med pripravo okvirne pogodbe z dne 7. aprila 2003, niti tega, da je prišlo do odobritve. Kajti, kot je ugotovilo Sodišče v sodbi *Stardust Marine*, „*… ravno zaradi privilegiranih odnosov med državo in javnim podjetjem tretja oseba v konkretnem primeru zelo težko dokaže, da so bili ukrepi pomoči, ki jih je uvedlo takšno podjetje, sprejeti po navodilih javnih organov*." Zato samo dejstvo, da pogodba, ki sta jo sklenili podpisnici, predvideva odobritev s strani Belgije, pomeni močan kazalec vpletenosti belgijske vlade.

(221) Belgijska vlada v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka razloži, da določba iz člena 2 okvirne pogodbe ne zadeva načrta za prestrukturiranje, ampak sporočilo, s katerim je Belgija nameravala priglasiti okvirno pogodbo pri Komisiji.

(222) Komisija meni, da ta argument ni prepričljiv: če bi podpisnici okvirne pogodbe imeli v mislih samo priglasitev Belgije pri Komisiji, bi to v členu 2 pogodbe izrecno zapisali. Razlaga belgijske vlade je v nasprotju z besedilom pogodbe.

(223) Zato Komisija sklepa, da člen 2 pogodbe vključuje odobritev ukrepov s strani belgijskih organov in je kazalec vpletenosti Belgije pri zadevnih ukrepih.

(b) *Prispevki v medijih*

(224) V prispevkih v medijih so še dodatni kazalci vpletenosti belgijske vlade v to zadevo. ([38]) Tako članek v *La libre Belgique* 19. maja 2003 ([39]) navaja tiskovno službo SNCB, ki razloži, da Belgija 19. maja 2003 še ni priglasila ukrepov reševanja pri Komisiji, čeprav je bila okvirna pogodba podpisana 7. aprila 2003, zato ker „*mora svoje povedati zvezna vlada*". V članku, objavljenem marca 2003 na spletni strani www.cheminots.be, se omenja takratnega generalnega direktorja SNCB Karla Vincka v zvezi s spisoma ABX in IFB, kot sledi: „*Za vodstvo družbe zahteva zadosten manevrski prostor*". Iz tega je mogoče razumeti, da so vodstveni delavci SNCB menili, da se država preveč vmešava v te zadeve.

(225) Belgija zavrača ta kazalec. V zvezi s člankom v *La libre Belgique* Belgija na primeru člena 2 okvirne pogodbe trdi, da je morala zvezna vlada dati mnenje samo o sporočilu belgijske vlade Komisiji, s katerim naj bi priglasili okvirno pogodbo. Vendar je besedilo članka in sporočila za javnost družbe SNCB jasno. Če bi tiskovna služba pri SNCB hotela povedati, da mora belgijska vlada samo odobriti besedilo o prenosu Komisiji, bi navedla, da je treba rešiti zgolj formalno in ne vsebinsko vprašanje.

(226) V zvezi z besedami Karla Vincka belgijski organi menijo, da se omejujejo na njegovo upravljanje nalog javne službe. To se zdi malo verjetno, ker je dal intervju o spisih ABX in IFB, ki sta povezana, kot priznava tudi belgijska vlada, s poslovnimi dejavnostmi SNCB in ne z nalogami javne službe.

(c) *Obseg, vsebina in pogoji okvirne pogodbe*

(227) Na splošno Komisija opozarja, da je v skladu s točko 56 sodbe *Stardust Marine*, treba upoštevati „*kateri koli drugi kazalec, ki v posameznem primeru kaže na sodelovanje javne uprave pri sprejemanju ukrepa ali majhno verjetnost, da ni vpletena, upoštevajoč tudi obseg ukrepa, njegovo vsebino ali pogoje, ki jih vsebuje*" pri ugotavljanju vpletenosti države članice v nek ukrep, tako da so obseg, vsebina in pogoji okvirne pogodbe dodatni kazalci vpletenosti.

(228) Belgija zavrača tretji kazalec in ponavlja, da je družba SNCB povsem samostojna pri vseh odločitvah, razen pri upravljanju javnih služb.

([38]) Prispevki v medijih so lahko kazalec vpletenosti, glej odločbo o *ABX Logistics*, UL C 9, 14.1.2004, str. 12, in odločbo *Sniace SA*, UL L 108, 30.4.2003, str. 35.

([39]) „Inter Ferry Boats coupée en 2 branches" objavljen 19. maja 2003 na spletni strani www.lalibre.be

(229) Komisija meni, da zakon iz leta 1993, ki ureja status SNCB kot delniške družbe, ki deluje po javnem pravu, SNCB brez dvoma daje samostojnost za opravljanje poslovnih dejavnosti. Vendar Komisija opozarja, da je vladni komisar prisoten na vsaki seji upravnega odbora in lahko s pritožbo opozori belgijske organe, da bi razveljavili odločitev upravnega odbora o zadevi, ki ni povezana z izvajanjem nalog javne službe, če ta odločitev „*škodi izvajanju nalog javne službe*“.

(230) Kot je bilo že pojasnjeno, Komisija meni, da se vladni komisar ni mogel pritožiti na odločitev, da se zagotovi gotovinski predujem v višini 2,5 milijona EUR, ker predujem zaradi zneska in oblike ni mogel škoditi izvajanju nalog javne službe.

(231) Ocena odločitve za naložbo v višini skoraj 100 milijonov EUR v družbo tik pred stečajem mora biti drugačna. Vladni komisar bi moral poseči v tako odločitev ali o njej vsaj obvestiti belgijske organe, da formalno ali neformalno posredujejo, kot je naredil na primer leta 2000 za naložbe v italijansko vejo ABX.

(232) Zato Komisija meni, da obseg, vsebina in pogoji okvirne pogodbe skupaj s prisotnostjo in pooblastili vladnega komisarja pomenijo kazalec vpletenosti.

(d) *Sklep*

(233) Zato Komisija sklene, da se Belgiji pripišejo zadevni ukrepi za obdobje po odločitvi upravnega odbora SNCB 20. decembra 2002.

(234) Zato je treba preučiti, ali so ukrepi SNCB za IFB po 20. decembru 2002 prejemnici prinesli prednost ali pa je, ravno nasprotno, družba SNCB ravnala kot bi ravnal preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

4.1.2 *Prednost za prejemnika pomoči ob uporabi načela preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu*

(235) Preučiti je treba, ali je odločitev upravnega odbora SNCB 20. decembra 2002, da se poveča kapital IFB s pretvorbo zapadlih obveznosti in odobrijo ukrepi reševanja, ki je pripeljala do podpisa okvirne pogodbe z IFB 7. aprila 2003, ustvarila gospodarsko prednost za IFB ali pa ta odločitev izhaja iz ocene zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(236) Ker odločitve SNCB, da ne zahteva plačila računov, izstavljenih IFB, od konca leta 2000 do decembra 2002 in da odobri predujem v višini 2,5 milijona EUR, ni mogoče pripisati Belgiji, teh odločitev ni treba podrobno preučiti.

(237) Naj spomnimo, da so ukrepi reševanja zajemali:

— odobritev odloga plačila dolgov v višini 63 milijonov EUR;

— zagotovitev posojila v višini 15 milijonov EUR;

— zagotovitev predujma, ki ga je treba vrniti, v višini 5 milijonov EUR;

(238) Ukrepi prestrukturiranja so zajemali umik iz hčerinskih družb v Franciji ter prestrukturiranje in nadaljevanje dejavnosti v Belgiji. Financiranje teh ukrepov je bilo najprej zagotovljeno z ukrepi reševanja, kajti načrt za prestrukturiranje je predvideval, da se financiranje podaljšuje s pretvorbo naslednjih terjatev v osnovni kapital:

— pretvorba dolgov v višini 63 milijonov EUR, za katere je bil odobren odlog plačila, v osnovni kapital;

— pretvorba posojila v višini 15 milijonov EUR v osnovni kapital;

— pretvorba kapitaliziranih obresti odloga plačila in posojila v osnovni kapital.

(239) Da bi ugotovili, ali je družba SNCB ravnala, kot bi ravnal zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, je treba oceniti, ali bi primerljivo velik zasebni vlagatelj v podobnih okoliščinah in primerljivem položaju kot SNCB ravnal enako ([40]).

([40]) Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi *Italija proti Komisiji* (C-305/89, točki 19 in 20).

(240) Sodišče je razložilo, da ni nujno, da je ravnanje zasebnega vlagatelja enako ravnanju običajnega vlagatelja, ki naloži kapital zaradi bolj ali manj kratkoročnega donosa, vendar pa mora biti enako ravnanju zasebnega holdinga ali zasebne skupine podjetij, ki izvaja strukturno, globalno ali panožno politiko in ga vodijo obeti dolgoročne donosnosti ([41]). Sodišče prve stopnje je povedalo, da mora Komisija *„narediti izčrpno analizo vseh primernih elementov sporne operacije in njenega ozadja“*, da bi vedeli, ali je država ravnala, kot bi ravnal preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu ([42]).

(241) Belgija v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka meni, da odločitev SNCB, da zahteva od IFB, naj umakne naložbe iz francoskih hčerinskih družb ter prestrukturira in nadaljuje svoje dejavnosti v Belgiji, ustreza odločitvam, kakršne bi sprejel zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

(242) Vendar pa Komisija meni, da ne gre za vprašanje, ali je IFB z umikom iz hčerinskih družb v Franciji ter prestrukturiranjem in nadaljevanjem dejavnosti v Belgiji ravnala, kot bi ravnal vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ampak za vprašanje ali je bila odločitev družbe SNCB, da bo financirala ta dva ukrepa, odločitev, kakršno bi sprejel zasebni vlagatelj.

(243) V letih 2002/2003 se je SNCB torej morala odločiti, ali je, v celoti gledano, ceneje financirati prestrukturiranje IFB (kar je vključevalo umik iz hčerinskih družb v Franciji in nadaljevanje dejavnosti v Belgiji) ali je ceneje uvesti stečajni postopek za IFB. Stalna praksa Komisije je mnenje, da bi zasebni vlagatelj nadaljeval dejavnost hčerinske družbe, če primerjava stroškov likvidacije hčerinske družbe in stroškov njenega prestrukturiranja pokaže, da so stroški likvidacije višji kot stroški prestrukturiranja ([43]).

(244) Zato je najprej treba določiti, kakšni bi bili za SNCB stroški scenarija prestrukturiranja in scenarija likvidacije IFB.

([41]) Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi *Italija proti Komisiji* (C-305/89, točki 19 in 20).

([42]) Sodba Sodišča z dne 6. marca 2003 v zadevi *WestLB Girozentrale proti Komisiji* (T-228/99 in T-233/99 ZOdl. 2003, str. II-435). Točka 2251.

([43]) Glej odločbo Komisije z dne 7. decembra 2005, primer C 53/03, Belgija, Prestrukturiranje družbe *ABX Logistics*, točka 196 in naslednje.

4.1.2.1 Stroški prestrukturiranja IFB

(245) Po prvem scenariju SNCB nameni 95,3 milijona EUR za financiranje prestrukturiranja IFB, s tem ko se odpove izterjavi terjatev, ki se pretvorijo v kapital. Po prestrukturiranju ima v lasti 100-odstotni delež podjetja, katerega vrednost je ocenjena na 31 milijonov EUR, vendar ima 34,2 milijona EUR rezervacij in 15 milijonov EUR finančnih dolgov (poleg dolgov do SNCB), torej je neto vrednost podjetja -18 milijonov EUR. Komisija meni, da so te ocene, ki temeljijo na priznanih metodah, realistične.

(246) Komisija zato ugotavlja, da bi družba SNCB lahko prodala IFB samo za negativno prodajno ceno.

4.1.2.2 Hipotetični stroški likvidacije IFB

(247) Po drugem scenariju se SNCB prav tako odpove izterjavi terjatev v višini 95 milijonov EUR. Poleg tega Belgija na podlagi podatkov, ki so bili na voljo ob sklenitvi okvirne pogodbe 7. aprila 2003, ocenjuje, da bi likvidacija belgijskih dejavnosti IFB prisilila SNCB, da krije dodatne stroške med 70,6 in 161,8 milijona EUR. Ta znesek naj bi ustrezal zneskom, ki bi jih praviloma lahko povrnili z likvidacijo sredstev (37,5 milijona EUR), od katerih se odštejejo stroški likvidacije obveznosti IFB (od 67 do 76,9 milijona EUR) in stroški zaposlenih pri SNCB, ki bi po ukinitvi dejavnosti IFB postali presežni delavci (od 41,1 do 122,4 milijona EUR).

(248) Komisija se s to analizo ne strinja. Nasprotuje temu, da bi družba SNCB morala plačati vse obveznosti IFB. Poleg tega nasprotuje dodatnim socialnim stroškom, ki jih je izračunala Belgija.

Odgovornost SNCB za obveznosti IFB

(249) V nasprotju s tem, kar trdi Belgija, dejstvo, da je družba IFB imela negativno neto vrednost sredstev (razlika med vrednostjo povrnjenih sredstev in izterljivimi obveznostmi), še ne pomeni, da bi v primeru stečaja družba SNCB morala nositi ustrezni presežek obveznosti. Komisija opozarja, da načeloma družba, kot je IFB, za svoje obveznosti odgovarja s svojim premoženjem. Odgovornost delničarjev za obveznosti družbe običajno ne presega njenega osnovnega kapitala in torej ne posega v lastna sredstva različnih delničarjev. Samo v izjemnih primerih in pod zelo strogimi pogoji določene nacionalne zakonodaje predvidevajo možnost, da se tretje osebe obrnejo na delničarje ([44]).

([44]) Glej odločbo o razširitvi postopka C 53/03, Belgija, *ABX Logistics*, točka 61.

(250) Ob predpostavki stečaja IFB, bi družba SNCB izgubila osnovni kapital, ne bi pa morala poplačati druge upnike IFB. A priori bi bili stroški stečaja IFB za SNCB, ki bi ravnala kot delničar, enaki nič, ne pa med 29,5 in 39,4 milijona EUR, kot trdijo belgijski organi.

(251) Komisija v praksi odločitev vendarle priznava, da bi bilo podjetje v položaju, v kakršnem je SNCB, lahko prisiljeno nositi stroške iz drugih naslovov in ne iz naslova delničarja. ([45]) V tem primeru so to predvsem naslednji stroški:

— kot upnik bo SNCB izgubila svoje terjatve do IFB, vsaj sorazmerni delež obveznosti, za katere ni kritja v premoženju; Komisija lahko sprejme, da se ob upoštevanju vloge SNCB pri likvidaciji IFB to tveganje lahko oceni na znesek do skupnega zneska terjatev, ki jih ima SNCB do IFB, to je 95 milijonov EUR;

— Komisija bi lahko sprejela, da bi bilo za SNCB kot matično družbo, ki rešuje svoj ugled, pametno prevzeti del neplačanih dolgov IFB do dobaviteljev, ki so tudi dobavitelji SNCB.

(252) Zato je torej treba oceniti najvišji znesek iz tega naslova, ki bi ga SNCB lahko bila prisiljena kriti. V zvezi s tem Belgija ocenjuje, da dodatni stroški iz tega naslova, ki bi jih nosila družba SNCB, ne bi smeli presegati 13 milijonov EUR. V resnici bi bili dodatni stroški lahko nižji, ker bi upnikom IFB najprej povrnili del terjatev iz likvidacije IFB, tako da bi družba SNCB krila samo razliko. Znesek 13 milijonov EUR je torej treba razumeti kot najvišji možni znesek.

Znesek dodatnih socialnih stroškov za SNCB

(253) Komisija meni, da načeloma zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki se mora odločiti med financiranjem prestrukturiranja hčerinske družbe in uvedbo stečajnega postopka, lahko upošteva stroške zmanjšanja števila zaposlenih, če je to zmanjšanje neposredna in neizogibna posledica stečaja hčerinske družbe.

(254) Zaključek Belgije je, da bi uvedba stečajnega postopka IFB povzročila, da bi bilo v SNCB 530 presežnih delavcev, od teh 50 napotenih v IFB, 480 pa zaposlenih pri SNCB za dejavnosti, katerih nadaljevanje je bilo odvisno od dejavnosti IFB. Zmanjšanje števila zaposlenih pri SNCB za 530 zaposlenih bi povzročilo stroške v višini 122,4 milijona EUR ali 230 000 na zaposlenega. Podroben izračun je opisan v delu 3 te odločbe.

(255) Komisija meni, da ni realistično pričakovati, da bi SNCB prevzela samo 21 % prometa, ki ga je pred tem ustvarila IFB. Najprej, kot priznava Belgija v odgovoru na odločbo o sprožitvi postopka, so trgi, na katerih deluje IFB, zelo uspešni (11-odstotna rast za pretovarjanje, 12-odstotna rast za kombinirani prevoz). Zato se zdi verjetno, da bi konkurenti IFB kupili premoženje IFB, da bi nadaljevali njene dejavnosti.

(256) Ob tej predpostavki bi kupec IFB potreboval storitve železniškega prevoza blaga. Glede na močan položaj SNCB na trgu mednarodnega prevoza blaga iz Belgije in monopolni položaj (do 1. januarja 2007) na nacionalnem trgu prevoza blaga v Belgiji Komisija meni, da bi kupec IFB vsaj za velik del svojih potreb izbral SNCB kot železniškega prevoznika. Zato bi SNCB tudi v primeru stečaja IFB lahko ponovno pridobila večji del železniškega prometa, ki ga je ustvarila družba IFB.

(257) Poleg tega Komisija ugotavlja, da trgi železniškega prevoza rastejo. Zato se zdi upravičeno predpostavljati, da bi družba SNCB rasla enako hitro kot trg, kar bi ji omogočilo, da postopoma ponovno vključi 50 zaposlenih, napotenih v IFB.

(258) Na koncu Komisija meni, da Belgija ni uspela prepričljivo dokazati, da bi imela družba SNCB v primeru stečaja IFB 480 presežnih delavcev in da ne bi mogla ponovno vključiti 50 zaposlenih, ki so bili napoteni v IFB.

(259) Na podlagi podatkov, ki jih je posredovala Belgija, Komisija meni, da se po drugem scenariju (kot po prvem) SNCB prav tako odpove povračilu terjatev v višini do 95,3 milijona EUR in poleg tega nosi stroške največ v višini 13 milijonov EUR.

4.1.2.3 Sklep

(260) Ker se SNCB po obeh scenarijih odpove terjatvam do IFB v višini 95,3 milijona EUR, Belgija ni dokazala, da bi se

([45]) Glej odločbo Komisije z dne 7. decembra 2005, primer C 53/03, Belgija, Prestrukturiranje družbe *ABX Logistics*, točka 204 in naslednje.

SNCB z izbiro prvega scenarija (financiranje prestrukturiranja), po katerem bi družba SNCB imela v lasti podjetje z negativno vrednostjo, ocenjeno na – 18 milijonov EUR, odločila za ekonomsko premišljeno izbiro v primerjavi z drugim scenarijem likvidacije, po katerem so edini dodatni stroški, dokazani v okviru tega postopka, ocenjeni na največ 13 milijonov EUR.

(261) Komisija sklepa, da Belgija ni dokazala, da je družba SNCB ravnala kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, s tem ko je sprejela odločitev, ki jo je mogoče pripisati Belgiji, da bo financirala prestrukturiranje in nadaljevanje dejavnosti IFB v Belgiji in da bo umaknila naložbe v dejavnosti IFB v Franciji.

4.1.3 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino med državami članicami*

(262) Komisija mora preučiti položaj na zadevnem trgu, tržne deleže prejemnikov na njem in vpliv finančne pomoči na stanje konkurence ([46]).

(263) V tem primeru je bila finančna pomoč dodeljena podjetju, ki deluje na trgih, odprtih za konkurenco, in konkurira z drugimi udeleženci iz več držav članic, kot je prikazano v delu 2 te odločbe. Finančna pomoč torej izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco ter prizadene ali bi lahko prizadela trgovino med državami članicami.

(264) Belgijska vlada se v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka ne strinja, da sta izpolnjeni merili iz člena 87(1), ker Komisija ni predložila nobenega dokaza za tako izkrivljanje konkurence.

(265) Komisija opozarja belgijske organe, da člen 87(1) omenja možnost izkrivljanja konkurence. Zato Komisiji ni treba predložiti dokaza za izkrivljanje konkurence, mora pa prepričljivo razložiti takšno tveganje, kar je storila v dopisu o sprožitvi postopka (točki 212 in 213) in v tej odločbi.

4.1.4 *Sklep: prisotnost državne pomoči*

(266) Na koncu Komisija meni, da financiranje prestrukturiranja družbe IFB (v Belgiji) in prenehanja njenih dejavnosti v Franciji s strani SNCB v obliki pretvorbe dolgov v višini 95,3 milijona EUR v kapital predstavlja državno pomoč.

([46]) Sodbe Sodišča z dne 13. marca 1985 v zadevi Kraljevina Nizozemska in Leeuwarder Papierwarenfabriek proti Komisiji (združeni zadevi 296/82 in 318/82, ZOdl. 1985, str. 809), točka 24.

4.2 **Združljivost pomoči**

(267) Člen 87(3)(c) Pogodbe določa, da „*[se kot združljiv[a] s skupnim trgom […] lahko šteje […] pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi*“.

(268) Pomoč, ki jo je Belgija dodelila preko SNCB, bi lahko bila združljiva s skupnim trgom v skladu s členom 87(3)(c), kot ga razlaga Komisija v smernicah iz leta 1999 in leta 2004.

4.2.1 *Združljivost pomoči za reševanje*

(269) Ukrepi pomoči za reševanje so lahko združljivi s skupnim trgom samo v obliki likvidnostne pomoči. V tem primeru so likvidnostne pomoči odobritev odloga plačila, posojila in predujema, ki ga je treba vrniti.

(270) Še prej pa se postavlja vprašanje, katera različica smernic se uporabi. Zadnja različica smernic je začela veljati 10. oktobra 2004. V točki 7 sta določena „*začetek uporabe in trajanje*“.

„*(102) Ob upoštevanju spodnjih določb bo Komisija uporabljala te smernice z učinkom od 10. oktobra 2004 do 9. oktobra 2009.*

(103) Priglasitve, ki jih bo Komisija evidentirala pred 10. oktobrom 2004, bodo pregledane v luči kriterijev, ki so se uporabljali v času priglasitve.

(104) Komisija bo preverila združljivost s skupnim trgom kakršne koli pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, dodeljene brez njene odobritve in zato v nasprotju s členom 88(3) Pogodbe na podlagi teh smernic, če je del pomoči ali vsa pomoč dodeljena po njihovi objavi v Uradnem listu Evropske unije. V drugih primerih bo pomoč preučila po smernicah, ki so se uporabljale v času dodelitve pomoči.“

(271) Likvidnostne pomoči so bile dodeljene 7. aprila 2003 s sklenitvijo okvirne pogodbe med IFB in SNCB. Dodeljene so bile brez predhodne priglasitve pri Komisiji in zato v nasprotju s členom 88(3) Pogodbe. Združljivosti pomoči za reševanje bo torej ocenjena po smernicah iz leta 1999.

(272) V točki 23 smernic iz leta 1999 je opredeljenih pet pogojev za združljivost pomoči za reševanje s skupnim trgom:

„Pomoč za reševanje mora biti:

(a) likvidnostna pomoč v obliki poroštev za posojila ali posojil. V obeh primerih mora biti posojilo dodeljeno po obrestni meri, ki je primerljiva s tistimi, ki se uporabljajo za posojila dobrim podjetjem, zlasti pa z referenčnimi obrestnimi merami, ki jih je sprejela Komisija;

(b) povezana s posojili, ki jih je treba vrniti v roku, ki ni daljše od dvanajstih mesecev po izplačilu zadnjega obroka podjetju; vračilo posojila, ki je povezano s pomočjo za reševanje, lahko pokriva pomoč za prestrukturiranje, ki jo pozneje odobri Komisija;

(c) upravičena na podlagi resnih socialnih težav in ne sme imeti škodljivih učinkov na druge države članice;

(d) ob priglasitvi opremljena z zagotovilom zadevne države članice, da bo Komisiji najpozneje šest mesecev po odobritvi pomoči za reševanje poslala plan prestrukturiranja ali načrt likvidacije ali dokazilo, da je bilo posojilo v celoti povrnjeno in/ali da je poroštvo zaključeno;

(e) omejena na znesek, ki je potreben, da lahko podjetje posluje v obdobju, v katerem je odobrena pomoč (na primer za pokrivanje plač ali redne dobave).“

(273) V okvirni pogodbi je predvideni rok za vračilo dvanajst mesecev. Vendar je belgijska vlada obvestila Komisijo, da je bil rok s tihim dogovorom podpisnic podaljšan do povečanja kapitala.

(274) Glede na ta podatek je Komisija v odločbi o sprožitvi postopka (točki 232 in 233) menila, da merilo iz točke 23(b) ni izpolnjeno in da likvidnostne pomoči ni mogoče odobriti kot pomoči za reševanje.

(275) Belgija s tremi argumenti spodbija to pravno presojo. Najprej meni, da je SNCB ohranila ukrepe reševanja samo zato, da bi Komisija lahko zaključila pregled zadeve NN 9/2004. Sklicuje se na točko 24 smernic, ki določa, da odobritev ukrepov za reševanje velja, dokler Komisija ne odloči o načrtu za prestrukturiranje. Zato belgijski organi prosijo Komisijo, naj se pri spodbijanju trajanja teh ukrepov ne sklicuje na trajanje postopka za odobritev ukrepov reševanja in naj na podlagi točke 24 smernic iz leta 1999 odobri ukrepe reševanja za toliko časa, dokler Komisija ne odloči o načrtu za prestrukturiranje.

(276) Komisija meni, da ta argument ni umesten. Točka 24 smernic iz leta 1999 namreč določa, da se „pomoč za reševanje […] v začetku odobri za največ šest mesecev ali, če zadevna država članica predloži plan prestrukturiranja v tem obdobju, dokler Komisija ne odloči o planu. V primerno obrazloženih izjemnih okoliščinah in na zahtevo zadevne države članice lahko Komisija podaljša začetno šestmesečno obdobje.“

(277) Komisija ugotavlja, da je Belgija začela izvajati pomoč za prestrukturiranje 7. aprila 2003. Šestmesečni rok za predložitev načrta za prestrukturiranje je torej potekel 6. oktobra 2003. Ker so belgijski organi načrt za prestrukturiranje Komisiji predložili na srečanju 12. decembra 2003, niso upoštevali roka iz točke 24 smernic.

(278) Tudi drugi argument belgijskih organov, da so Komisiji predložili vse potrebne elemente za odločanje o pomoči za reševanje v dopisu z dne 12. avgusta 2003, ne drži. Že dejstvo, da je Komisija večkrat zahtevala dodatne informacije, namreč kaže, da informacije, ki jih je dala Belgija, niso bile popolne.

(279) V zvezi z argumentom belgijskih organov, da Komisija ni nikdar izrazila pomislekov o začasnem nadaljevanju ukrepov reševanja, je dovolj, če se spomnimo, da je Komisija v dopisih z dne 13. oktobra 2003 in 26. januarja 2005 vključila naslednje opozorilo: Komisija opozarja „[…] belgijske organe na določbo o mirovanju izvajanja člena 88(3) Pogodbe ES iz člena 3 Uredbe Sveta (ES) št. 659/99, ki prepoveduje izvajanje vsake nove pomoči, preden Komisija sprejme ali se šteje, da je sprejela, odločbo o odobritvi takšne pomoči. Poleg tega opozarjam belgijske organe, da se v skladu s členom 14 omenjene uredbe od upravičenca lahko zahteva vračilo pomoči, ki se izvaja v nasprotju z določbo o mirovanju.“[…] belgijske organe na določbo o mirovanju izvajanja člena 88(3) Pogodbe ES iz člena 3 Uredbe Sveta (ES) št. 659/99, ki prepoveduje izvajanje vsake nove

pomoči, preden Komisija sprejme ali se šteje, da je sprejela, odločbo o odobritvi takšne pomoči. Poleg tega opozarjam belgijske organe, da se v skladu s členom 14 omenjene uredbe od upravičenca lahko zahteva vračilo pomoči, ki se izvaja v nasprotju z določbo o mirovanju.

(280) Komisija torej sklepa, da je likvidnostna pomoč, ki jo je družba SNCB odobrila IFB, prekoračila dvanajstmesečni rok iz točke 23(b) smernic iz leta 1999 in da belgijski organi Komisiji niso predložili načrta za prestrukturiranje v roku šestih mesecev iz točke 24 smernic iz leta 1999. Pomoči, ki jo je dodelila družba SNCB, ni mogoče odobriti kot pomoči za reševanje. Vendar pa bi lahko bila združljiva s skupnim trgom kot pomoč za prestrukturiranje.

4.2.2 *Združljivost pomoči za prestrukturiranje*

(281) Ponovno se postavlja vprašanje, katera različica smernic se uporabi. V odločbi o sprožitvi postopka (točka 240) je Komisija menila, da bi morala, če se bo družba SNCB odločila, da IFB ne bo dodelila nove ugodnosti in če se dokaže, da se je SNCB zavezala, da bo pretvorila svoje terjatve v kapital, preden so bile objavljene smernice iz leta 2004, Komisija v končni odločitvi preučiti pomoč, ki jo je družba SNCB dodelila IFB, na podlagi smernic iz leta 1999.

(282) Belgijski organi so v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka obvestili Komisijo, da se je SNCB odpovedala prenosu stvarnega vložka v obliki svojega deleža v družbi TRW na IFB in da umika priglasitev z dne 28. februarja 2005. Zato Komisija ugotavlja, da se je SNCB odločila, da IFB ne bo dodelila nove ugodnosti, ampak samo pretvorila terjatve v kapital.

(283) Treba je ugotoviti, ali se je družba SNCB odločila, da bo pretvorila terjatve v kapital, preden so bile objavljene smernice iz leta 2004. Belgijski organi so v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka dokazali, da je bila zaveza SNCB, da pretvori terjatve v kapital, zavezujoča od 7. aprila 2003, ko je bila sklenjena okvirna pogodba, in zaradi dejstva, da je za zavezo veljal odložilni pogoj, to je priglasitev pri Komisiji in odobritev s strani Komisije, ta zaveza ni izgubila svoje dokončnosti. Kajti, kot so pokazali že belgijski organi, če je odložilni pogoj izpolnjen, ima to retroaktivni učinek. Zaveza družbe SNCB, da bo pretvorila terjatve v kapital, je torej zavezujoča od 7. aprila 2003.

(284) Ker sta izpolnjena oba pogoja, Komisija sklepa, da je treba za ta primer uporabiti smernice iz leta 1999. Ta sklep je v skladu z analizo iz odločbe o sprožitvi postopka (točka 240), kjer je Komisija sklepala:

„[…] če se bo družba SNCB odločila, da IFB ne bo dodelila nove ugodnosti in če je dokazano, da se je SNCB zavezala, da bo pretvorila svoje terjatve v kapital, preden so bile objavljene smernice iz leta 2004, bi morala Komisija v končni odločitvi preučiti pomoč, ki jo je družba SNCB dodelila IFB, na podlagi smernic iz leta 1999“ ([47]).

(285) Da bi podjetje lahko koristilo pomoč za prestrukturiranje, mora biti upravičeno za uporabo smernic. Upravičeno je lahko samo podjetje, ki je v težavah. Smernice iz leta 1999 s tem v zvezi določajo (točki 4 in 5):

„(4) Za namen teh smernic […] Komisija šteje, da je podjetje v težavah, ko ni zmožno z lastnimi sredstvi ali sredstvi, ki jih lahko pridobi od svojih lastnikov/delničarjev ali upnikov, ustaviti negativna gibanja poslovanja, ki bi brez posredovanja države ogrozili obstoj podjetja.

(5) Za namen teh smernic je podjetje v težavah v vsakem primeru in ne glede na velikost zlasti:

(a) *v primeru kapitalskih družb, če je več kakor polovica registriranega osnovnega kapitala izgubljena in je bila več kakor četrtina takšnega kapitala izgubljena v zadnjih dvanajstih mesecih.*“

([47]) Odločba o sprožitvi formalnega postopka preiskave - Državna pomoč C 46/05, točka 240.

(286) Kot je bilo dokazano v odločbi o sprožitvi postopka (točka 225), zaključni račun IFB za leto 2002 izkazuje vpisani kapital v višini 48 milijonov EUR in 50 milijonov EUR tekočih izgub pred davki. Torej osnovnega kapitala ni bilo več, ko se je SNCB aprila 2003 odločila dodeliti pomoči. Ker je bila takrat izgubljena več kot polovica vpisanega kapitala, od tega več kot četrtina v zadnjih dvanajstih mesecih, je IFB podjetje v težavah v smislu točk 4 in 5 smernic.

(287) Poleg tega podjetje ne sme biti na novo ustanovljeno. Smernice iz leta 1999 s tem v zvezi določajo (točka 7):

„(7) V okviru teh smernic novo nastala podjetja niso upravičena do pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, čeprav je njihov začetni finančni položaj negotov. Primer takšnega podjetja je, ko po likvidaciji podjetja nastane novo podjetje, ki le prevzame premoženje starega podjetj."

(288) Kot je opisano v delu 2 te odločbe, je bila družba IFB ustanovljena 1. aprila 1998 z združitvijo družbe FerryBoats SA, družbe InterFerry SA in „železniškega" oddelka družbe Edmond Depaire SA v združeni subjekt. V dopisu o sprožitvi postopka (točke od 218 do 223) je Komisija izrazila dvome o tem, ali je novo podjetje IFB nadaljevanje pravne osebe ene od treh družb ali pa je bilo leta 1998 ustanovljeno novo podjetje.

(289) Belgijski organi so v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka trdili, da je IFB nadaljevanje pravne osebe FerryBoats SA, ki je bila vpisana v register leta 1923. Komisija torej sklepa, da IFB ni na novo ustanovljeno podjetje v smislu točke 7 smernic iz leta 1999.

(290) V točki 3.2.2 smernic iz leta 1999 so navedeni pogoji za odobritev pomoči za prestrukturiranje. Ti pogoji so:

— načrt za prestrukturiranje mora omogočiti obnovitev dolgoročne sposobnosti preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru;

— treba je sprejeti ukrepe, da se, kolikor je mogoče, omili neugodne posledice pomoči za konkurente;

— pomoč mora biti omejena na najnižjo možno vsoto za prestrukturiranje;

— Komisiji je treba redno pošiljati podrobna poročila, da lahko ta zagotovi ustrezno izvajanje načrta za prestrukturiranje;

— pomoč za prestrukturiranje se dodeli le enkrat.

4.2.2.1 Načrt za prestrukturiranje za obnovitev sposobnosti preživetja podjetja

(291) Smernice iz leta 1999 v zvezi z načrtom za prestrukturiranje za obnovitev sposobnosti preživetja podjetja navajajo:

„(31) Dodelitev pomoči je pogojena z izvajanjem plana prestrukturiranja, ki ga je potrdila Komisija za vse individualne pomoči.

(32) Plan prestrukturiranja, katerega rok za izvajanje mora biti čim krajši, mora obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v razumnem času in na podlagi realističnih predpostavk glede prihodnjih pogojev poslovanja. Pomoč za prestrukturiranje mora biti povezana z upravičenim planom prestrukturiranja, za katerega se zaveže zadevna država članica. Primerno podroben načrt je treba poslati Komisiji, priložiti pa je treba zlasti tržno poročilo. Izboljšanje sposobnosti preživetja je treba doseči zlasti z notranjimi ukrepi, ki jih vsebuje plan prestrukturiranja, in lahko temelji na zunanjih dejavnikih, kot so spremembe cen in povpraševanja, na katere podjetje nima večjega vpliva, če so tržne predpostavke na splošno priznane. Prestrukturiranje mora vključevati opustitev dejavnosti, ki bi povzročale izgubo tudi po prestrukturiranju.

(33) Plan prestrukturiranja mora opisati okoliščine, ki so podjetje privedle v težave, ker predpostavljajo osnovo za ocenjevanje, in, ali so predlagani ukrepi primerni. Upoštevati mora med drugim tudi sedanje in prihodnje stanje ponudbe in povpraševanja na zadevnem trgu s proizvodi, predvidevati pa mora najboljši, najslabši in srednji potek nadaljnjega poslovanja ter prednosti in slabosti podjetja. Podjetju mora omogočati napredek k novi strukturi, ki mu bo nudila dolgoročno sposobnost preživetja in mu bo omogočila, da se postavi na lastne noge.

(34) Plan mora potekati tako, da bo podjetje po prestrukturiranju lahko samo pokrilo vse stroške, vključno z amortizacijo in finančnimi bremeni. Pričakovana donosnost kapitala mora biti dovolj velika, da bo prestrukturiranemu podjetju omogočila samostojno konkuriranje na trgu."

(292) Komisija je v odločbi o sprožitvi postopka (točke 242 do 247) ugotovila, da je Belgija predložila načrt za prestrukturiranje, ki izpolnjuje pogoje iz smernic, in torej ni izrazila dvomov o tem merilu. Komisija po sprožitvi postopka ni prejela pripomb zainteresiranih strank, ki bi izpodbijale ta sklep.

(293) Komisija ugotavlja, da je podjetje IFB znalo dokazati svojo sposobnost preživetja v svojem načrtu za prestrukturiranje, predstavljenem leta 2003, in z rezultati, ki jih je doseglo od takrat. Zato Komisija enako kot v odločbi o sprožitvi postopka (točka 271) sklepa, da je merilo „načrta za prestrukturiranje za obnovitev sposobnosti preživetja podjetja" izpolnjeno.

(294) Vendar, kot izhaja iz točke 290 te odločbe, načrt za prestrukturiranje, ki vzpostavlja sposobnost preživetja podjetja, ni zadosten pogoj; treba je tudi ugotoviti, da pomoč ne povzroča nedovoljenega izkrivljanja konkurence.

4.2.2.2 Preprečevanje nedovoljenega izkrivljanja konkurence

(295) Smernice iz leta 1999 glede preprečevanja nedovoljenega izkrivljanja konkurence določajo (točke 35 do 39):

„(35) Treba je sprejeti ukrepe, ki bodo čim bolj omilili škodljive učinke pomoči na konkurente. Drugače bo pomoč veljala za ‚nezdružljivo s skupnimi interesi' in torej nezdružljivo s skupnim trgom.

(36) Ta pogoj je običajno postavljen kot omejitev prisotnosti, ki jo lahko ima podjetje na trgu ali na trgih po koncu obdobja prestrukturiranja. Če je velikost zadevnih trgov zanemarljiva na ravni Skupnosti in EGP ali če je delež trga, ki ga ima podjetje, zanemarljiv, se šteje, da ni nedovoljenega izkrivljanja konkurence. Običajno se ta pogoj uporablja za mala in srednje velika podjetja, razen če ni drugače določeno s pravili o državni pomoči v določenem sektorju.

(37) Obvezna omejitev ali zmanjšanje prisotnosti podjetja na zadevnih trgih predstavlja kompenzacijski faktor v korist konkurentom. Omejitev mora biti sorazmerna s škodljivim učinkom pomoči in zlasti ustrezna pomenu podjetja na svojem trgu ali na svojih trgih. Komisija bo določila višino omejitve ali zmanjšanja na podlagi tržne raziskave, ki je priložena k planu prestrukturiranja in, če se je postopek že začel, na podlagi podatkov, ki jih pošljejo zainteresirane stranke. Zmanjšanje prisotnosti podjetja na trgu je treba izvajati v skladu s planom prestrukturiranja in s pogoji, ki so v njem določeni.

(38) Potrebo po izravnalnih ukrepih je mogoče ublažiti, če bi takšno zmanjšanje ali omejitev lahko povzročilo izrazito poslabšanje strukture trga, na primer s posrednimi učinki ustvarjanja monopola ali resnih oligopolnih razmer.

(39) Izravnalni ukrepi imajo lahko različne oblike glede na to, ali podjetje posluje na trgu, na katerem obstajajo presežki zmogljivosti ali ne. […]"

(296) Belgijski organi so pred odločbo o sprožitvi postopka pojasnili, da je družba IFB, da bi čim bolj omilila škodljive učinke pomoči na konkurente, sprejela dva ukrepa:

— umik svojih dejavnosti pretovarjanja iz Francije,

— zaprtje terminala v Bressouxu v Belgiji in prodajo deležev v terminalih v Bruslju in Zeebruggu v Belgiji.

(297) Komisija je v odločbi o sprožitvi postopka (točke 252 do 265) izrazila dvome o tem, ali ti ukrepi zadostujejo za čim večjo omilitev škodljivih učinkov pomoči na konkurente. Ti dvomi so zadevali dva sektorja, v katerih je družba IFB nadaljevala svojo dejavnost, in sicer belgijski trg pretovarjanja in belgijski trg logistike.

(a) ***Belgijski trg pretovarjanja***

(298) Oba ukrepa, navedena v dopisu o sprožitvi postopka (točka 260), zadevata belgijski trg pretovarjanja. Komisija je v dopisu o sprožitvi postopka (točke 262 do 264) izrazila dvom o tem, ali sta ta ukrepa zadostna, zlasti ker je družba TRW, katere delež naj bi družba SNCB vložila v družbo IFB, imela velike deleže v terminalih v Bruslju in Zeebruggu in ker ima družba IFB manjšinske deleže v veliko belgijskih terminalih.

(299) Belgijska vlada je v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka predstavila več argumentov, da bi zavrnila dvome Komisije. Najprej poudarja, da je imela družba IFB počasnejšo rast kot trg (4,1-odstotna rast za IFB, 10,7-odstotna rast za terminale v pristanišču v Antwerpnu, 12-odstotna rast za terminale v regiji ARA). Komisija meni, da je na podlagi te dodatne informacije mogoče sklepati, da se je pomen družbe IFB na trgu zmanjšal zaradi izvajanja načrta za prestrukturiranje.

(300) Belgija je nato pokazala, da je družba IFB zmanjšala svojo zmogljivost na trgu pretovarjanja z 1,5 milijona TEU leta 2002 na 1,1 milijona TEU konec leta 2005. Komisija meni, da je to zmanjšanje zmogljivosti pomemben omilitveni ukrep.

(301) Nazadnje, Belgija je obvestila Komisijo, da se vložek TRW v družbo IFB ne bo izvedel. Komisija meni, da je ta zadnja sprememba pomembna, ker je povzročila, da zaprtje terminala v Bressoutu in prodaja deležev v Bruslju in Zeebruggeu vodita v dejansko zmanjšanje prisotnosti družbe IFB na belgijskem trgu pretovarjanja.

(302) Komisija na podlagi teh argumentov in zaradi zmanjšanja tržnega deleža družbe IFB meni, da je Belgija dokazala, da so bili sprejeti zadostni ukrepi za čim večjo omilitev škodljivih učinkov pomoči na konkurente v sektorju pretovarjanja.

(b) ***Belgijski trg logistike***

(303) Komisija je v dopisu o sprožitvi postopka (točke 257 do 259) ugotovila, da predlagani ukrepi ne zadevajo trga logistike. Komisija je zato sklepala, da dejstva, da ni predlaganih ukrepov za trg logistike ter da se trg spreminja in da je družba IFB lahko znatno povečala svoj promet, vzbujajo dvom o tem, ali je Belgija čim bolj omejila škodljive učinke na konkurenco, kar zadeva logistične dejavnosti družbe IFB.

(304) Belgijska vlada je v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka predstavila pet argumentov, s katerimi naj bi dokazala, da je družba IFB v nasprotju s trditvami Komisije v odločbi o sprožitvi postopka sprejela zadostne ukrepe za omejitev izkrivljanja konkurence (za podrobnosti glej opis v delu 3 te odločbe, točke 177 do 187). Te argumente je mogoče povzeti tako:

— zmanjšanje zmogljivosti vagonov, ki jih izkorišča družba IFB, za 49 %;

— tržni delež družbe IFB nižji od 5 %;

— počasnejša rast kot rast trga (9,9 % za IFB v primerjavi z 12 % v povprečju za trg);

— rast predvsem zaradi prevoza razsutega tovora, podsegmenta trga, na katerem je bila družba IFB pred letom 2002 komaj prisotna;

— liberalizacija trga železniškega prevoza blaga od leta 2007 bo še povečala pritisk konkurence.

(305) Komisija ugotavlja, da je pet argumentov, ki jih je predstavila belgijska vlada, prepričljivih. Glede prvega argumenta meni, da je belgijska vlada dokazala, da je družba IFB zmanjšala svojo logistično zmogljivost, s tem ko je za 49 % zmanjšala število vagonov, ki jih izkorišča, kar omogoča omejitev izkrivljanja konkurence, ki ga povzročajo zadevni ukrepi. Kar zadeva drugi argument, se Komisija strinja z belgijsko vlado, da so se tržni deleži družbe IFB na trgu logistike zmanjšali v smislu člena 36 smernic iz leta 1999. Komisija v zvezi s tretjim argumentom meni, da pojasnila Belgije, da bi bolje osvetlila povečanje prometa družbe IFB, dokazujejo, da je družba IFB Logistics rasla počasneje kot njeni konkurenti in da je hitrejšo rast dosegla v podsektorju, v katerem je prisotnost družbe IFB le obrobna. Komisija glede četrtega argumenta meni, da odločitev o odprtju terminalov konkurentom, čeprav je bila verjetno sprejeta tudi zaradi ekonomskih razlogov, vseeno povzroča večje odprtje trgov, na katerih deluje družba IFB, in tako lahko omeji negativne učinke pomoči. Kar zadeva peti argument, Komisija priznava, da je položaj družbe IFB podoben položaju SNCF fret, ker IFB enako kot SNCF fret deluje v podsektorjih „železniškega prevoza“ in „kombiniranega prevoza“, ki sta v celoti liberalizirana od 1. januarja 2007 ([48]).

(306) Komisija sklepa, da je Belgija dokazala, da so bili sprejeti zadostni ukrepi za čim večjo omilitev škodljivih učinkov pomoči na konkurente v sektorju logistike.

([48]) To popolno odprtje trgov, ki je določeno z Direktivo 91/440/ES, se je izvedlo s kraljevim odlokom z dne 13. decembra 2005.

(c) ***Sklep***

(307) Komisija sklepa, da so belgijski organi dokazali, da so sprejeli zadostne ukrepe za čim večjo omilitev škodljivih učinkov pomoči na konkurente na obeh zadevnih trgih.

4.2.2.3 Na minimum omejena pomoč

(308) Smernice iz leta 1999 glede omejevanja pomoči na minimum določajo (točke 40 do 41):

„(40) Znesek in intenzivnost pomoči je treba omejiti na minimum, ki bo še omogočil prestrukturiranje, ki ga je treba izvesti z vidika obstoječih finančnih virov podjetja, delničarjev ali poslovne skupine, kateri pripada. Upravičenci do pomoči bodo morali znatno prispevati k planu prestrukturiranja na osnovi lastnih virov, tudi s prodajo premoženja, ki ni nujno potrebno za preživetje podjetja, ali na osnovi zunanjega financiranja po tržnih pogojih. Da bi omejili škodljivi vpliv, mora biti znesek ali oblika pomoči takšna, da podjetju ne bo ustvarjal presežkov gotovine, ki bi se lahko uporabili za agresivne dejavnosti, ki izkrivljajo trg in niso kot take povezane s procesom prestrukturiranja. V skladu s tem bo Komisija preučila stopnjo obveznosti podjetja po prestrukturiranju, vključno z razmerami po odlogu ali zmanjšanju dolgov podjetja, zlasti v okviru nadaljevanja poslovanja po kolektivnih postopkih v primeru insolventnosti, predvidenih po nacionalnem pravu. Pomoč tudi ne more financirati novih naložb, ki niso nujno potrebne za obnavljanje sposobnosti preživetja podjetja.

(41) *V vsakem primeru je treba Komisiji dokazati, da bo pomoč uporabljena le za obnavljanje sposobnosti preživetja podjetja in da prejemniku v času izvajanja plana prestrukturiranja ne bo omogočala širitve proizvodnih zmogljivosti, razen v primeru, da je nujno potrebna za obnavljanje sposobnosti preživetja in ne povzroča nedovoljenega izkrivljanja konkurence.*“

(309) Torej je treba najprej preveriti, ali je pomoč omejena na minimum, in nato, ali je družba IFB vložila primeren lastni prispevek.

(a) **Omejitev pomoči na minimum**

(310) Da bi dokazala, da je pomoč omejena na strogi minimum, belgijska vlada pojasnjuje, da je povečanje kapitala omejeno na obnovitev osnovnega kapitala družbe IFB, ki je postal negativen po izgubah, zabeleženih v letih 2001 in 2002, na višino, ki bi družbi omogočila obnovitev sposobnosti preživetja. Kot je pojasnjeno v delu 2 te odločbe, bo stopnja solventnosti družbe IFB, se pravi razmerje med lastnimi sredstvi in obveznostmi, po povečanju kapitala znašala 35,6 %.

(311) Komisija je v odločbi o sprožitvi postopka (točka 268) ugotovila, da je bilo povečanje kapitala za 20 milijonov EUR manjše od priporočila svetovalca MyKinseya v načrtu za prestrukturiranje; poleg tega je Komisija ugotovila (točka 268), da je stopnja solventnosti, ki jo je načrtovala družba IFB, nižja od stopnje solventnosti družb s terminali in tudi, čeprav nekoliko manj, od stopnje solventnosti družb z mešanimi dejavnostmi.

(312) Vendar je ugotovila, da je ta stopnja višja od povprečja stopenj, zabeleženih v prevoznih družbah. Zato je sklepala, da nima na voljo zadostnih elementov, da bi dokončno ugotovila, ali je bila pomoč omejena na strogi minimum.

(313) Komisija meni, da je treba za ugotovitev, da je pomoč omejena na minimum, najprej preveriti, ali stopnja solventnosti družbe IFB, ki bo ohranila svoje dejavnosti v Belgiji, ne presega povprečja njenih konkurentov, in nato, ali je družba IFB umaknila svoje udeležbe v Franciji s čim manjšimi stroški.

(i) *Stopnja solventnosti, ki ne presega povprečne stopnje konkurentov*

(314) Belgija je v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka predložila dodatne informacije. Najprej je izračunala stopnjo solventnosti šestih družb s terminali, ki so najbolj primerljive z družbo IFB, in stopnjo solventnosti šestih logističnih družb, ki so najbolj primerljive z družbo IFB. Nato je izračunala povprečje, tako da je ponderirala povprečne stopnje družb s terminali in logističnih družb glede na relativni delež teh dveh dejavnosti znotraj družbe IFB. Iz tega sledi, da je povprečna stopnja solventnosti 35,6 %, kar ustreza stopnji solventnosti družbe IFB po predvidenem povečanju kapitala.

(315) Poleg tega je Belgija dokazala, da imata dva najbližja konkurenta družbe IFB, in sicer družbi Gosselin in Hupac, zelo podobni stopnji solventnosti (38,9 % oziroma 34,9 %).

(316) Komisija na podlagi dodatnih informacij, ki jih je predložila Belgija, in ker se je povečanje kapitala v primerjavi s prvotnim priporočilom 120 milijonov EUR v načrtu MyKinsey iz decembra 2003 zmanjšalo na 95,3 milijona EUR, sklepa, da je povečanje kapitala omejeno na to, kar je nujno potrebno.

(ii) *Umikanje udeležb v Franciji s čim manjšimi stroški*

(317) Kar zadeva dezinvestiranje hčerinskih družb družbe IFB v Franciji, je Komisija preverila tudi, ali je IFB pri umiku vedno izbrala najcenejšo možnost, da bi omejila stroške umika in torej pomoč na minimum.

(a) ***Acimar***

(318) Sodno dezinvestiranje družbe Acimar s prisilno poravnavo je stalo 3,9 milijona EUR (glej del 2 te odločbe). Komisija ugotavlja, da je Belgija dokazala, da bi druga možnost, in sicer nadaljevanje dejavnosti, zahtevala, da družba IFB do konca leta 2005 financira letno izgubo iz poslovanja, ki bi predstavljal izgubo v skupnem znesku 10,8 milijona EUR, brez vsakršne gotovosti, da bo lahko izterjala terjatve v višini 3,9 milijona EUR, ki jih je bilo treba odpisati v okviru prisilne poravnave.

(319) Komisija zato sklepa, da je družba IFB izbrala najcenejšo možnost za Acimar.

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

(320) Družba IFB je za družbo NFTI-ou, ki sta jo skupaj nadzirali IFB in družba Port Autonome de Dunkerque, ki izkorišča terminale v pristanišču v Dunkerquu, preučila dve možnosti: nadaljevanje dejavnosti ali dezinvestiranje s prodajo svojega deleža. Dezinvestiranje je ustvarilo stroške v višini 18,5 milijona EUR (glej podroben opis v delu 2 te odločbe).

(321) Kar zadeva drugo možnost, se pravi, nadaljevanje dejavnosti, je Belgija v odgovoru dokazala, da bi to ustvarilo izgubo v višini 36,2 milijona EUR (glej podroben opis v delu 3 te odločbe).

(322) Glede na stroške teh dveh možnosti, Komisija meni, da je družba IFB izbrala najcenejšo.

(c) ***IFB France***

(323) Prenos družbe IFB France, ki je nato postala družba AGEP, na NFTI-ou je stal 0,9 milijona EUR (glej podroben opis v delu 2 te odločbe). Poraja se vprašanje, ali ne bi bil stečaj družbe IFB France cenejši za IFB.

(324) Družba IFB bi morala kot v primeru prodaje opustiti terjatve do IFB France v vrednosti 0,8 milijona EUR. Belgija vseeno trdi, da bi stečaj ustvaril dodatne stroške. IFB ne bi mogla doseči prodajne cene v višini 0,1 milijona EUR, kar bi ustvarilo kapitalsko izgubo od njenega deleža, in IFB bi morala na podlagi francoske socialne zakonodaje plačati skupaj 0,8 milijona EUR 14 zaposlenim, ki bi izgubili zaposlitev zaradi stečaja.

(325) Komisija meni, da Belgija ni dokazala tveganja, da bo morala kriti obveznosti. Zato mora Komisija zavrniti ta argument. [49] Komisija torej sklepa, da je prenos družbe IFB France stal najmanj toliko, kot bi stalo nadaljevanje njenih dejavnosti.

(326) Komisija torej sklepa, da je družba IFB izbrala eno od dveh najcenejših možnosti.

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

(327) Kar zadeva Dry Port Dunkerque, je bila sprejeta odločitev o likvidaciji družbe s predhodno prodajo dela sredstev, in sicer 8,6-odstotnega deleža v družbi NFTI-ou. To je stalo 7,9 milijona EUR (glej podroben opis v delu 2 te odločbe).

(328) V alternativnem scenariju, se pravi v primeru nadaljevanja dejavnosti, bi družba IFB morala financirati *letni cash-drain*, ki bi ga povzročile izgube družbe, kar bi predstavljalo dodatno obremenitev v višini 2,6 milijona EUR.

(329) Zato je bila likvidacija najcenejša možnost.

(e) ***SSTD***

(330) Ob upoštevanju strateške odločitve o umiku s francoskega trga je bila odločitev o prodaji družbe SSTD za 0,2 milijona EUR (glej podroben opis zgoraj v delu 2) najugodnejša možnost za družbo IFB.

[49] Glej sodbo Sodišča z dne 14. septembra 1994 v zadevi Španija proti Komisiji, sodba, imenovana „Hytasa“ (C-278/92, C-279/92 in C 208/92, ZOdl., str. I-4103), točka 22, in odločbo Komisije z dne 22. julija 1998 v zadevi SDBO.

(f) ***Sklep***

(331) Komisija sklepa, da je družba IFB umaknila svoje udeležbe v Franciji z najmanjšimi možnimi stroški in da je bilo zato financiranje, ki ga je družba SNCB dodelila za financiranje tega dezinvestiranja, potrebnega za sposobnost preživetja preostalega dela družbe IFB, najnižje možno.

(b) **Lastni prispevek upravičenca**

(332) Smernice iz leta 1999 v točki 40 določajo:

„Upravičenci do pomoči bodo morali znatno prispevati k planu prestrukturiranja na osnovi lastnih virov, tudi s prodajo premoženja, ki ni nujno potrebno za preživetje podjetja, ali na osnovi zunanjega financiranja po tržnih pogojih."

(333) Komisija je v dopisu o sprožitvi postopka (točka 270) ugotovila, da se zdi, da družba IFB glede na načrt za prestrukturiranje ni veliko prispevala k svojemu prestrukturiranju, in da zato dvomi, da je družba IFB zadostno prispevala k svojemu prestrukturiranju.

(334) Belgija je v odgovoru na dopis o sprožitvi postopka podrobno pojasnila, kaj šteje za prispevke družbe IFB k svojemu prestrukturiranju (glej opis v delu 3 te odločbe, točke 194 do 201).

(335) Komisija je sprejela naslednjo oceno na podlagi pojasnil Belgije:

(i) *Stroški prestrukturiranja*

(336) Komisija najprej ugotovi skupne stroške prestrukturiranja, neto povečanje produktivnosti in zmanjšanje potreb po gibljivih sredstvih.

Neto stroški prestrukturiranja	
Neto izguba iz poslovanja	2,749
Izredni izdatki	0,032
Povečanje potrebe po gibljivih sredstvih	12,998
Nadomestna vlaganja v nefinančna osnovna sredstva	6,611
Vlaganja v finančne naložbe	1,882
Plačilo obresti podjetjem, razen SNCB	2,351
Vračilo finančnega dolga	16,599
Delno vračilo dolga in obresti do SNCB	81,7
Davčne obveznosti	0,077
Skupaj	125,56

(337) Komisija v zvezi s tem meni, da je v skladu z njeno prakso odločanja ([50]) upravičeno upoštevati stroške, navedene v zgornji tabeli, namesto stroškov, kot jih je predstavila Belgija (glej tabelo v točki 184), predvsem zaradi naslednjih razlogov:

— izguba iz poslovanja („cash-drain"). Belgija je v stroške prestrukturiranja vključila 27,916 milijona EUR kot „*bruto* izgubo iz poslovanja". Komisija meni, da je treba glede na njeno prakso odločanja ([51]) v stroške prestrukturiranja vključiti samo *neto* izgubo iz poslovanja. Ti stroški se lahko dobijo tako, da se od bruto izgube iz poslovanja, nastale v obdobju prestrukturiranja (27,916 milijona EUR), odšteje povečanje produktivnosti v obdobju prestrukturiranja (25,167 milijona EUR). Zato je neto izguba iz poslovanja 2,749 milijona EUR;

— spremembe potrebe po gibljivih sredstvih. Belgija v delih „stroški" in „lastni prispevek" navaja spremembe potreb po gibljivih sredstvih. ([52]) V skladu s prakso odločanja Komisije ([53]) se za stroške prestrukturiranja upošteva samo neto povečanje potrebe po gibljivih sredstvih, ki znaša 12,998 milijona EUR ([54]);

— prenosi znotraj skupine. Belgija v stroške prestrukturiranja v rubriki „vlaganja v finančne naložbe" vključuje prenose znotraj skupine, povezane s centralizacijo belgijskih deležev v skupini. Ti prenosi so bili naslednji: delnice družbe RKE (belgijsko podjetje, podrobno opisano v delu 2, točka 47, dopisa o sprožitvi postopka) v lasti družbe Haeger & Schmidt International (hčerinska družba v 100-odstotni lasti družbe IFB v Nemčiji, tudi podrobno opisana v točki 47 dela 2 dopisa o sprožitvi postopka) so bile prenesene v družbo IFB, ki jih ima v lasti neposredno in ne več posredno prek družbe Haeger & Schmidt International. Cena te transakcije je znašala 1,6

([50]) Glej Odločbo Komisije z dne 5. decembra 2005 v zadevi *ABX Logistics*, spis C 53/03, točka 247.

([51]) Glej Odločbo Komisije z dne 5. decembra 2005 v zadevi *ABX Logistics*, spis C 53/03, točka 247.

([52]) Povečanja pojasnjuje potreba po financiranju del, ki so v teku, ter kritju razlike med poslovnimi terjatvami in obveznostmi in ohranitvi zadostnih likvidnih sredstev na začetku obdobja prestrukturiranja. Do znižanj je prišlo na sredini in koncu obdobja prestrukturiranja. Tako je družba IFB v letih 2004 in 2005 sprostila približno 2,7 milijona EUR z zmanjšanjem svoje potrebe po gibljivih sredstvih. To je bilo mogoče zaradi izterjave zneska v višini 0,9 milijona EUR v gibljivih sredstvih združenja OCHZ ob prodaji 50-odstotnega deleža v tem združenju in tudi po skrajšanju plačilnega roka, odobrenega strankam od leta 2004 v primerjavi z letom 2003, v povezavi z nespremenjeno politiko plačevanja dobaviteljem.

([53]) Glej Odločbo Komisije z dne 5. decembra 2005 v zadevi *ABX Logistics*, spis C 53/03, točka 247.

([54]) Ta rezultat je bilo dosežen na naslednji način: 7,685 milijona EUR (povečanje v Belgiji) + 8,000 (povečanje v Franciji) – 2,687 milijona EUR (zmanjšanje), glej tabelo v delu 3, točka 184.

milijona EUR in se je plačala v gotovini v znesku 0,6 milijona EUR in z zmanjšanjem terjatev (tekoči račun) družbe IFB do družbe Haeger & Schmidt International za 1 milijon EUR.

Komisija meni, da se ta transakcija, ki je prenos znotraj skupine IFB, ne more upoštevati v stroških prestrukturiranja, saj je finančno nevtralna na ravni skupine. Stroškom 0,6 milijona EUR namreč ustreza izboljšani rezultat v višini 0,6 milijona EUR družbe Haeger & Schmidt International, ki je naveden v konsolidiranih računovodskih izkazih kot povečanje dobička.

(ii) *Financiranje s strani SNCB in lastna udeležba družbe IFB*

(338) Družba SNCB financira prestrukturiranje v višini 95,3 milijona EUR. Kot je dokazano v točkah 199 do 237, se to financiranje lahko pripiše Belgiji. Financiranje se bo izvedlo s pretvorbo posojila in terjatev, za katere je bil odobren plačilni rok, ter z njimi povezanih obresti v kapital.

(339) Smernice iz leta 1999 v nasprotju s točko 43 smernic iz leta 2004 ne izključujejo, da je lastni prispevek podjetja lahko sestavljen iz prihodnjega dobička. Komisija meni, da je lahko v okviru smernic iz leta 1999 prihodnji dobiček lastni prispevek, če ga je bilo mogoče napovedati ob pripravi načrta za prestrukturiranje.

(340) Družba IFB bo za prestrukturiranje najprej prispevala svoj dobiček, predviden za leta 2004, 2005 in 2006, ki bi moral skupaj znašati 10,5 milijona EUR. Kot je bilo že pojasnjeno, je napoved tega dobička temeljila na dejanskih elementih, ki jih je družba IFB poznala v času priprave načrta za prestrukturiranje, kot so sklenitev novih pomembnih pogodb, zmanjšanje stroškov dela zaradi zmanjšanja števila delovne sile, in sinergije, predvidene v načrtu za prestrukturiranje. Zato Komisija sklepa, da je bilo ta prihodnji dobiček mogoče napovedati v času priprave načrta za prestrukturiranje.

(341) Družba IFB bo poleg tega prispevala svoje finančne prihodke, ki izhajajo iz obresti, nabranih na bančnih računih družbe IFB, in skupaj znašajo 1,4 milijona EUR. Kot je opisano v točki 187, je bilo te prihodnje prihodke mogoče napovedati v času priprave načrta za prestrukturiranje.

(342) Družba IFB bo s prodajo „nefinančnih“ osnovnih sredstev zasebnim podjetjem prispevala znesek v višini 4,771 milijona EUR. Brez prodaje različnih sredstev v razmeroma omejenem obsegu, ki skupaj znašajo 0,271 milijona EUR, je ta del prispevka sestavljen predvsem iz dezinvestiranja sredstev, uporabljenih v terminalu OCHZ, v letu 2004. Solastniške pravice (50 %) do teh sredstev, ki jih uporablja OCHZ, so se prenesle za ceno 4,5 milijona EUR.

(343) Družba IFB je s prodajo „finančnih“ naložb, se pravi s prodajo manjšinskih deležev zasebnim podjetjem, zbrala 9,287 milijona EUR. Ti prihodki so se ustvarili z dezinvestiranjem

— družb Autocare Europe in IFB France v letu 2003,

— združenja OCHZ, družb Brussels Port Invest SA in Brussels Terminal Intermodal SA v letu 2004 ter

— družbe CNC Ferry Boats Intermodal v letu 2005.

Kot je opisano v točki 187, je bilo te prihodnje prihodke mogoče napovedati v času priprave načrta za prestrukturiranje.

(344) Komisija meni, da je Belgija dokazala, da je družba IFB s prodajo zasebnim podjetjem, ki so našteta zgoraj, zmanjšala svoje dejavnosti na glavne dejavnosti.

(345) S posojili, najetimi pri zasebnih kreditnih ustanovah, je družba IFB lahko zbrala 3,3 milijona EUR v letih 2003 in 2006. Ta posojila so bila podrobno opisana v točkah 75 do 79 odločbe o sprožitvi postopka. Pridobila jih je po tržnih pogojih in brez poroštva družbe SNCB ali Belgije bančnim ustanovam.

(346) Nazadnje, družba IFB prispeva znesek v višini 1,105 milijona EUR, ki izvira iz izrednih prihodkov. Ti izredni prihodki ustrezajo kapitalskemu dobičku, ustvarjenemu s prodajo nefinančnih osnovnih sredstev (predvsem vagonov EAOS in voznih sredstev na terminalih).

(347) Komisija sklepa, da lastni prispevek družbe IFB k stroškom njenega prestrukturiranja znaša 24,927 milijona EUR. Naslednja tabela povzema vse prispevke družbe IFB:

Dobiček v letih 2004 do 2006	10,429
Finančni prihodki	1,368
Prodaja nefinančnih osnovnih sredstev	4,771
Prodaja finančnih naložb	9,287
Posojila, najeta pri zasebnih bankah	3,300
Izredni prihodki	1,105
Skupaj	30,26

Sklep o lastnem prispevku

(348) Če povzamemo, skupne stroške za prestrukturiranje družbe IFB, ki znašajo 125,56 milijona EUR, v višini 95,3 milijona EUR oziroma 76 % je plačala družba SNCB. To financiranje se lahko pripiše Belgiji. 30,26 milijonov EUR oziroma 24 % teh stroškov je nosila družba IFB sama.

(349) Komisija v tem primeru opozarja, da smernice iz leta 1999 ne nalagajo minimalne stopnje lastnega prispevka, ampak samo znaten prispevek. Vendar če nove smernice iz leta 2004, ki se ne uporabljajo v tem primeru, zahtevajo lasten prispevek, ki je višji od 50 %, se Komisiji zdi potrebno opozoriti na posebne težave okoliščin prestrukturiranja (od katerega je neposredno odvisnih 250 delovnih mest v Belgiji), obseg zmanjšanja zmogljivosti (zmanjšanje števila železniških vagonov za 49 %, prenos več terminalov) in obseg kombiniranega prevoza, trga, na katerem je družba IFB predvsem dejavna, v prometni politiki Evropske unije.

(350) Komisija sklepa, da je udeležba v višini 24 % v teh okoliščinah znatna udeležba glede na velikost družbe IFB in njen porazen finančni položaj pred prestrukturiranjem.

4.2.2.4 Letno poročilo in „enkrat in zadnjič“

(351) Smernice iz leta 1999 v točkah 45 in 48 določajo:

„(45) Komisija mora imeti možnost, da preveri, ali se plan prestrukturiranja izvaja pravilno. To doseže tako, da ji zadevne države članice pošiljajo redna in natančna poročila.

(48) Da podjetja ne bi neupravičeno prejemala pomoči, se pomoč za prestrukturiranje lahko dodeli samo enkrat. V prilastitvi načrtovane pomoči za prestrukturiranje Komisiji morajo države članice navesti, ali je zadevno podjetje v preteklosti že prejemalo pomoč za prestrukturiranje, vključno s pomočjo, ki je bila dodeljena pred začetkom veljavnosti teh smernic in z nepriglašeno pomočjo. Če je podjetje prejemalo pomoč in če je do konca obdobja prestrukturiranja preteklo manj kakor 10 let ali če je bilo izvajanje plana ustavljeno, bo Komisija navadno dovolila nadaljnjo pomoč za prestrukturiranje le v izjemnih in nepredvidljivih okoliščinah, za katere podjetje ni odgovorno. Nepredvidljive okoliščine so tiste, ki jih nikakor ni bilo mogoče predvideti pri pripravi plana prestrukturiranja.“

(352) Kot je že bilo ugotovljeno v odločbi o sprožitvi postopka (točka 271), se je belgijska vlada strinjala, da Komisiji pošlje letno poročilo, da bi ta lahko ocenila, ali je bil načrt za prestrukturiranje izveden v skladu z zavezami, ki so jih sprejeli belgijski organi.

(353) Prav tako je v odločbi o sprožitvi postopka (točka 271) ugotovljeno, da se je merilo „enkrat in zadnjič“ upoštevalo.

5. **SKLEPI**

(354) Komisija ugotavlja, da je Belgija nezakonito izvedla del zadevnih ukrepov v nasprotju s členom 88(3) Pogodbe. Vendar je preučitev ukrepov pokazala, da deloma niso pomoč in da so v preostalem združljivi s skupnim trgom –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Financiranje prestrukturiranja dejavnosti družbe InterFerryBoats SA v Belgiji in financiranje dezinvesticij dejavnosti družbe InterFerryBoats SA v Franciji v višini 95,3 milijona EUR s strani Société nationale des chemins de fer belges, ki se lahko pripiše Belgiji in ga je ta izvedla, je državna pomoč za prestrukturiranje, ki je združljiva s skupnim trgom.

Člen 2

Ta odločba je naslovljena na Kraljevino Belgijo.

V Bruslju, 24. aprila 2007

Za Komisijo

Jacques BARROT

Podpredsednik