II

*(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)*

# BESLUT

# KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT

**av den 24 april 2007**

**om den stödåtgärd som Belgien har genomfört till förmån för Inter Ferry Boats (C 46/05 (f.d. NN 9/04 och f.d. N 55/05))**

*[delgivet med nr K(2007) 1180]*

**(Endast de franska och nederländska texterna är giltiga)**

**(Text av betydelse för EES)**

(2009/608/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, och

av följande skäl:

### 1. FÖRFARANDE

#### 1.1 Ärende NN 9/04 och N 55/05

(1) Genom en skrivelse av den 12 augusti 2003, diarieförd hos Europeiska kommissionen den 20 augusti 2003 (TREN/A(03)27718), har de belgiska myndigheterna enligt artikel 88.3 i fördraget anmält åtgärder för undsättning och omstrukturering som det belgiska statliga järnvägsbolaget Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) beviljat sitt dotterföretag Inter Ferry Boats (IFB) genom ett ramavtal som ingicks den 7 april 2003.

(2) Den 13 oktober 2003 (D(03)17546) uppmanade kommissionen de belgiska myndigheterna att lämna kompletterande upplysningar. Ett bilateralt möte med de belgiska myndigheterna ägde rum den 12 december 2003. I samband med detta möte överlämnades omstruktureringsplanen för IFB till kommissionen.

(3) De belgiska myndigheterna besvarade kommissionens uppmaning genom en skrivelse av den 7 januari 2004, diarieförd hos kommissionen den 13 januari 2004 (TREN/A(04)10708). Det framgår av skrivelsen att de anmälda åtgärderna hade beviljats. Ärendet diarieförde under nummer NN 9/04. Ett andra möte ägde rum den 30 april 2004. De belgiska myndigheterna skickade ytterligare handlingar som kommissionen hade begärt vid mötet genom en skrivelse av den 15 juni 2004, diarieförd hos kommissionen den 21 juni 2004 (TREN/A(04)23691).

(4) Genom en skrivelse av den 26 januari 2005 (D(05)100339) uppmanade kommissionen de belgiska myndigheterna att lämna ytterligare upplysningar, som överlämnades genom en skrivelse av den 25 mars 2005, diarieförd hos kommissionen den 30 mars 2005 (TREN/A(05)7712).

(5) Genom en skrivelse av den 28 januari 2005 (SG(2005)A1133) meddelade de belgiska myndigheterna kommissionen att SNCB hade för avsikt att genomföra en ytterligare ökning av aktiekapitalet i IFB, som inte omnämndes i de avtal som anmäldes den 12 augusti 2003. Kommissionen diarieförde ärendet som en anmälan under nummer N 55/05.

(6) Genom en skrivelse av den 31 maj 2005 (D(05)111096) uppmanade kommissionen de belgiska myndigheterna att lämna kompletterande upplysningar, som översändes genom en skrivelse av den 30 juni 2005, diarieförd hos kommissionen den 1 juli 2005 (TREN/A(05)16598).

(7) Den 16 september 2005 ägde ett arbetsmöte rum mellan kommissionen och de belgiska myndigheterna. Vid detta möte uppmanade kommissionen de belgiska myndigheterna att lämna kompletterande uppgifter, som överlämnades via e-postmeddelande av den 21 oktober 2005, diariefört hos kommissionen den 24 oktober 2005 (TREN/A(05)27067).

(8) Den 16 september 2005 ägde ett arbetsmöte rum mellan kommissionen och de belgiska myndigheterna. Vid detta möte uppmanade kommissionen de belgiska myndigheterna att lämna kompletterande uppgifter, som överlämnades via e-postmeddelande av den 21 oktober 2005, diariefört hos kommissionen den 24 oktober 2005 (TREN/A(05)27067).

### 1.2 **Ärende C 46/05**

(9) Genom en skrivelse av den 7 december 2005 informerade kommissionen Belgien om sitt beslut att inleda förfarandet i artikel 88.2 i fördraget avseende åtgärderna i fråga.

(10) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* [1]. Kommissionen uppmanade berörda parter att lämna synpunkter på åtgärden i fråga. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från andra berörda parter.

(11) Belgien besvarade skrivelsen om att inleda förfarandet genom en skrivelse av den 14 februari 2006, diarieförd hos kommissionen den 15 februari 2006 under nummer TREN/A/13934. Genom samma skrivelse av den 14 februari 2006 återkallade Belgien sin anmälan av den 28 januari 2005.

(12) Arbetsmöten mellan kommissionen och de belgiska myndigheterna ägde rum den 1 juni 2006 och den 25 juli 2006. De belgiska myndigheterna överlämnade kompletterande uppgifter till kommissionen genom en skrivelse av den 29 juni 2006, diarieförd hos kommissionen samma dag under nummer TREN/A/25806, genom en skrivelse av den 20 september 2006, diarieförd samma dag under nummer TREN/A/32665 samt genom e-postmeddelanden av den 16. och den 21 november 2006, diarieförda under nummer TREN/A/37638 och TREN/A/37981.

(13) Genom en skrivelse av den 30 november 2006, mottagen av kommissionen den 5 december 2006 och diarieförd under nummer TREN/A/39219, översände de belgiska myndigheterna en skrivelse från Karel Vinck angående det aktuella ärendet. De belgiska myndigheterna skickade denna skrivelse för att stödja sin ståndpunkt att SNCB:s beslut i frågan inte kunde tillskrivas Belgien, utan endast SNCB.

(14) Genom en skrivelse av den 5 februari 2007 (D(07)302095) uppmanade kommissionen de belgiska myndigheterna att lämna kompletterande uppgifter. Belgien överlämnade dessa uppgifter genom en skrivelse av den 6 februari 2007, diarieförd hos kommissionen den 7 februari 2007 (A(07)24246), genom en skrivelse av den 8 februari 2007, diarieförd hos kommissionen den 9 februari 2007 (A(07)23613), genom en skrivelse av den 13 februari 2007, diarieförd hos kommissionen den 15 februari 2007 (A(07)24201), samt genom en skrivelse av den 15 februari 2007, diarieförd hos kommissionen den 16 februari 2007 (A(07)24362).

(15) Genom en skrivelse av den 15 mars 2007 (D(07)306248) och under arbetsmötet den 16 mars 2007 uppmanade kommissionen de belgiska myndigheterna att lämna kompletterande uppgifter. Belgien överlämnade uppgifterna genom en skrivelse av den 30 mars 2007, diarieförd hos kommissionen samma dag (A(07)28411).

## 2. **DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA FÖR UNDSÄTTNING OCH OMSTRUKTURERING**

### 2.1 **Parterna som ingått ramavtalet om undsättning och omstrukturering av IFB**

#### 2.1.1 *IFB*

##### 2.1.1.1 Beskrivning av bolaget

(16) IFB är ett belgiskt aktiebolag. SNCB innehar 89,03 % av aktiekapitalet. Övriga aktieägare är CNC Transports, ett dotterföretag som till 93,8 % ägs av SNCF (7,41 %), ICF (2,08 %) och EWS (English Welsh and Scottish Railway - 1,22 %).

(17) IFB bildades den 1 april 1998 genom en sammanslagning av följande tre företag: Ferry Boats SA, Interferry SA och ”järnvägsavdelningen” vid Edmond Depaire Ltd. Såsom Belgien har visat med ett utdrag från bolagsregistret skedde sammanslagningen genom förvärv, varvid Ferry Boats SA förvärvade Interferry SA, varefter den ombildade enheten utökades med järnvägsavdelningen vid Edmond Depaire SA. IFB har således tagit över den juridiska personen Ferry Boats, som bildades 1923.

[1] EUT C 159, 8.7.2006, s. 2.

(18) IFB har två huvudsakliga verksamhetsområden, dels logistik inom järnvägstransporter och kombinerade transporter (IFB Logistics), dels drift av kontinentala terminaler för kombinerade transporter (IFB Terminals). Företagets verksamhet beskrivs ingående i skrivelsen om att inleda det formella granskningsförfarandet, punkterna 16–29.

(19) Till denna verksamhet ska läggas de bolagsandelar och dotterföretag som IFB innehar eller har innehaft i Belgien och utomlands i företag som driver hamnterminaler och kontinentalterminaler samt i transportföretag. Dessa andelar och dotterföretag beskrivs i detalj i punkterna 30 ff. i skrivelsen om att inleda det formella granskningsförfarandet. Belgien har informerat kommissionen om att vissa faktauppgifter i skrivelsen inte var helt korrekta eller har ändrats sedan dess. De förändrade förhållanden som har inträtt efter skrivelsen om att inleda det formella granskningsförfarandet beskrivs i följande punkter. I övrigt hänvisas till beslutet om att inleda förfarandet (punkterna 30–49).

(20) IFB:s andelar i terminaler i Belgien. IFB har avyttrat sina andelar i Zeebrugge-terminalen. Enligt punkt 39 i skrivelsen om att inleda förfarandet har IFB sålt sina andelar till intressegrupperingen OCHZ. I själva verket har IFB sålt sina andelar till företaget Hesse-Noord Natie, som tidigare drev terminalen tillsammans med IFB.

(21) Enligt punkt 41 i skrivelsen om att inleda förfarandet innehar IFB 16,76 % av företaget Dry Port Mouscron-Lille. Belgien har informerat kommissionen om att IFB:s andel har minskat till 11,07 %, till följd av att företaget den 29 juni 2006 genomförde en kapitalökning som IFB inte deltog i och att en privat investerare, Delcatrans, köpte aktier i företaget.

(22) IFB:s andelar i terminaler i Frankrike. IFB sålde under hösten 2006 sitt aktieinnehav på 30 procent i företaget Nord France Terminal International OU (nedan kallat NFTI-ou) till CMA-CGM. Efter denna transaktion innehar IFB i Frankrike endast 2 procent av aktierna i företaget CNC transports, som hädanefter går under namnet Naviland Cargo.

2.1.1.2 Berörda marknader och IFB:s marknadsandelar

(23) Kommissionen har i sitt beslut om att inleda förfarandet (punkterna 50–54) fastställt att det i fråga om IFB:s logistikverksamhet var nödvändigt att skilja mellan två olika produktmarknader, nämligen expedition och logistik. Dessa marknader har definierats som nationella marknader och marknadsandelen för IFB:s logistikverksamhet har beräknats till mellan 2 och 5 procent.

(24) När det gäller terminalmarknaden skiljer kommissionen i sitt beslut om att inleda förfarandet (punkterna 55–59) mellan kontinentalterminaler och hamnterminaler. IFB har under tiden avyttrat alla sina andelar i hamnterminaler. Varken de berörda parterna eller Belgien har ifrågasatt definitionen i beslutet om att inleda förfarandet.

(25) Marknaden för godstransporter på järnväg är en angränsande marknad till dessa båda marknader. Marknaden för internationella godstransporter på järnväg från och till Belgien har sedan 2003 öppnats för konkurrens enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ([2]). Konkurrensutsättningen av de internationella godstransporterna har kompletterats genom att även marknaden för nationella godstransporter öppnades för konkurrens den 1 juli 2007, såsom föreskrivs i direktiv 91/440/EEG. Direktivet har genomförts i Belgien genom ett kungligt dekret av den 13 december 2005.

2.1.2 *SNCB*

(26) SNCB bildades genom den belgiska lagen av den 23 juli 1926 om bildande av Société Nationale des Chemins de Fer Belges ([3]). Sedan den 14 oktober 1992 ([4]) är SNCB ett självständigt statligt bolag och ett offentligt aktiebolag ([5]).

(27) Den belgiska staten genomförde den 1 januari 2005 en reform av SNCB:s struktur. Bolaget delades då upp på följande tre bolag:

— SNCB Holding, ett holdingbolag som äger 100 procent av aktiekapitalet i de båda andra bolagen, nämligen

— Infrabel, som förvaltar järnvägsinfrastrukturen, och

— det nya SNCB, järnvägsföretaget som ansvarar för transporttjänsterna.

Den belgiska staten innehar 100 procent av aktiekapitalet i SNCB Holding.

(28) Förvaltningsorganen i SNCB är styrelsen, ledningsgruppen och den verkställande ledamoten. Styrelsen består av 10 ledamöter, däribland den verkställande ledamoten. Styrelseledamöterna utses av kungen genom kungörelse som behandlats i det belgiska ministerrådet.

([2]) EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.
([3]) Moniteur Belge av den 24 juli 1926.
([4]) Datum för ikraftträdandet av det kungliga dekretet av den 30 september 1992 om godkännande av det första förvaltningsavtalet för Société nationale des chemins de fer belges och fastställande av åtgärder rörande detta bolag, Moniteur Belge av den 14 oktober 1992.
([5]) Enligt definitionen i lagen av den 21 mars 1991 om reform av vissa statliga affärsdrivande företag, Moniteur belge av den 27 mars 1991.

(29) Den belgiska regeringen är företrädd i styrelsen genom ett regeringsombud. Regeringsombudet kan vända sig till de belgiska myndigheterna för att upphäva ett styrelsebeslut om en fråga som strider mot fullgörandet av uppdraget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster om detta beslut ”är till […] skada för utförandet av allmännyttiga tjänster” (artikel 23 andra stycket i lagen).

### 2.2 **IFB:s finansiella svårigheter under 2001 och 2002**

(30) Först och främst bör orsakerna till de finansiella svårigheterna analyseras och därefter är det lämpligt att beskriva hur ledningen för IFB och SNCB har reagerat på dessa svårigheter.

#### 2.2.1 *Finansiella svårigheter*

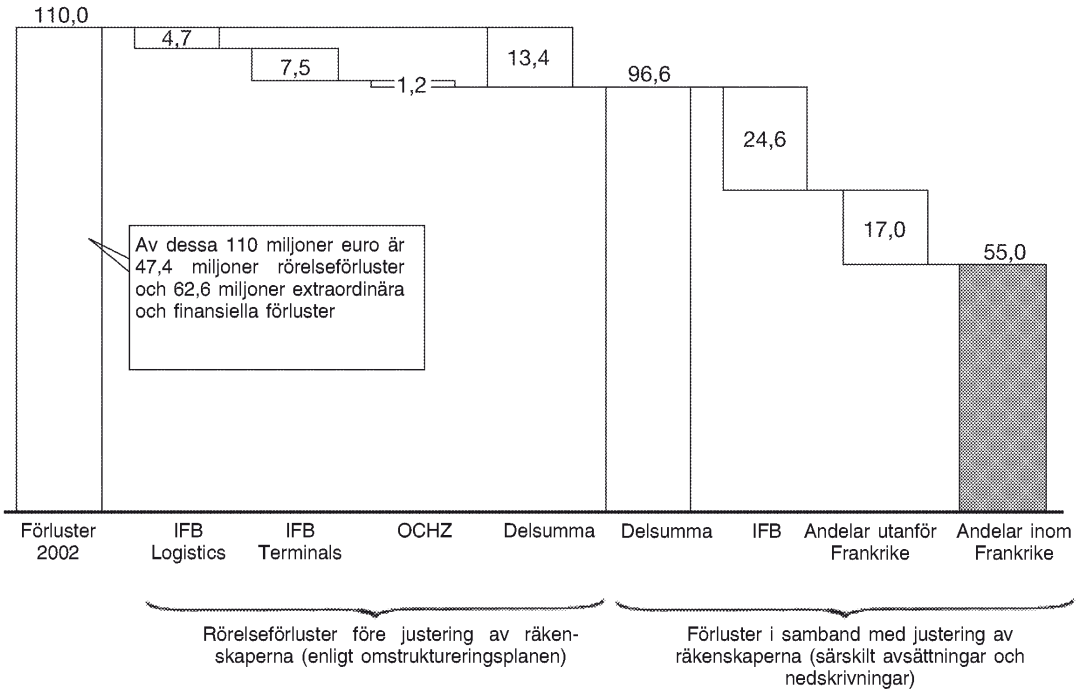
(31) Den viktigaste orsaken till IFB:s svårigheter ligger i de finansiella svårigheter som de terminaler i Frankrike som IFB har andelar i upplevde under 2001 och 2002, samtliga belägna i hamnen i Dunkerque. De finansiella svårigheterna berörde även verksamheten inom ”IFB Logistics” och ”IFB Terminals”, som gick med förlust under 2002.

(32) Såsom framgår av diagram 1 uppgick IFB:s totala förluster för verksamhetsåret 2002 till 110 miljoner euro. 12,2 miljoner euro utgjordes av rörelseförluster före justeringar för IFB Logistics (4,7 miljoner euro) respektive IFB Terminals (7,5 miljoner euro). Till detta kommer en rörelseförlust på 1,2 miljoner euro för aktieinnehavet i OCHZ. Dessa förluster uppgick till totalt 13,4 miljoner euro, motsvarande 12 procent av de totala förlusterna. Resterande förluster för 2002 på 96,6 miljoner euro orsakades av nedskrivningar och avsättningar i samband med de nödvändiga justeringarna av räkenskaperna till följd av bolagets problem i Frankrike och Belgien. 75 procent av dessa nedskrivningar och avsättningar härrör från IFB:s andelar. Av denna del hänför sig 76 procent till IFB:s andelar i Frankrike.

*Diagram 1*

**Fördelning av förluster 2002**

*(i miljoner EUR)*




*Källa:* Omstruktureringsplan för IFB, 24 mars 2003, IFB Controlling

2.2.2. *Reaktionen från ledningen för IFB och SNCB*

(33) I slutet av år 2000 slutade IFB att betala de fakturor som SNCB hade skickat för sina tågtjänster. Under 2001 och i synnerhet 2002 fortsatte IFB med detta förfarande, som SNCB lät fortgå. Detta resulterade i att IFB i slutet av januari 2003 hade obetalda fakturor från SNCB till ett sammanlagt värde av 63 miljoner euro. De obetalda fakturorna förklarar hur IFB kunde överleva trots sina allvarliga finansiella svårigheter.

(34) Den 21 maj 2002 konstaterade IFB:s styrelse att förlusterna sedan slutet av år 2000 hade lett till att bolagets egna kapital minskat så mycket att det nu understeg hälften av bolagets aktiekapital. I överensstämmelse med artikel 633 i den belgiska bolagslagen, Code des Sociétés belge, sammankallade IFB en extra bolagsstämma för aktieägarna i IFB.

(35) Under denna bolagsstämma förklarade sig SNCB i egenskap av majoritetsägare villig att stödja IFB genom att bidra till driftskostnaderna med ett likviditetsförskott på 2,5 miljoner euro. SNCB:s åtagande godkändes av SNCB:s styrelse. Utifrån detta åtagande beslutade aktieägarna att tills vidare fortsätta IFB:s verksamhet, och uppdrog åt IFB:s styrelse att utarbeta en fullständig omstruktureringsplan som skulle omfatta såväl dotterföretag som terminalförvaltning.

(36) SNCB:s styrelse utvärderade vid sitt sammanträde den 19 juli 2002 situationen i dotterföretaget IFB. IFB:s verkställande ledamot redovisade situationen inom koncernen, varefter styrelsen antog följande beslut: ”Styrelsen godkänner ett kontanttillskott på 2,5 miljoner euro som krävs för att klara löpande utgifter och säkerställa kontinuiteten inom IFB fram till slutet av oktober 2002 (beloppet utgör ett förskott på en trolig kapitalökning).”

(37) Under andra halvåret 2002 betalade SNCB ut likviditetsförskottet på 2,5 miljoner euro till IFB, efter det att det godkänts av styrelsen. Utbetalningen skedde enligt följande tidsplan:

— 6.8.2002: utbetalning av 1 miljon euro

— 17.9.2002: utbetalning av 1 miljon euro

— 30.9.2002: utbetalning av 0,5 miljoner euro

(38) Förskottet löpte med en ränta på 3,1 procent. Det återbetalades i sin helhet i juli 2003. Återbetalningen skedde i två omgångar:

— Den 15 juli 2003 återbetalade IFB ett belopp på 1,5 miljoner euro av denna summa plus ränta till ett belopp av 40 422,04 euro.

— Den 23 juli 2003 återbetalade IFB till SNCB resterande 1 miljon euro plus ränta till ett belopp av 26 883,35 euro.

(39) Den 19 september 2002 uppdrog IFB:s verkställande ledamot åt två revisorer att sammanställa en särskild rapport för att utvärdera företagets finansiella situation. Mot bakgrund av slutsatserna i rapporten, som överlämnades till IFB den 4 december 2002 och därefter till SNCB, gav SNCB:s styrelse den 20 december 2002 sitt principiella godkännande till att teckna en ökning av aktiekapitalet i IFB. Den 24 december 2002 godkändes förslaget även av IFB:s extra bolagsstämma.

(40) IFB:s ledning utarbetade med stöd av konsultfirman McKinsey en omstruktureringsplan för IFB. Omstruktureringsplanen, som beskrivs i detalj i punkterna 73–86 i detta beslut, godkändes av IFB:s styrelse den 23 mars 2003.

(41) Därefter fastställde ledningen för de båda bolagen (IFB och SNCB) närmare villkor för undsättningen och omstruktureringen av IFB i ett ”ramavtal om IFB:s omstrukturering”, som undertecknades av de båda bolagen den 7 april 2003. I samband med en andra extra bolagsstämma gav IFB:s aktieägare klartecken för att IFB:s verksamhet skulle fortsätta på grundval av detta ramavtal.

### 2.3 **Undsättnings- och omstruktureringsåtgärderna i ”ramavtalet mellan SNCB och IFB angående IFB:s omstrukturering” av den 7 april 2003**

(42) Enligt artikel 2 i ramavtalet ska de godkända åtgärderna verkställas i två etapper – en undsättningsetapp och en omstruktureringsetapp.

2.3.1 *Villkor för beviljande av undsättningsåtgärder*

(43) I artikel 3 i ramavtalet föreskrivs följande undsättningsåtgärder:

— Beviljande av ett förskott på 5 miljoner euro som kan återkrävas.

— Beviljande av en kredit på högst 15 miljoner.

— Beviljande av en provisorisk tidsfrist för betalningen av IFB:s skulder till SNCB på 63 miljoner euro.

(44) Åtgärderna har tidsbegränsats till högst 12 månader; parterna har emellertid genom en tyst överenskommelse förlängt dem fram till det datum då kapitalökningen ska ske.

(45) Räntesatsen på förskottet som kan återkrävas och de lånade beloppen ska vara densamma som den referensräntesats som kommissionen tillämpar för statligt stöd. Räntan ska kapitaliseras och betalas samtidigt som de utestående fordringarna.

(46) Skulderna på 63 miljoner euro löper med en vanlig förseningsränta på 5,4 procent. Räntan ska kapitaliseras och betalas samtidigt som huvudfordringen.

(47) IFB var skyldig SNCB 2,2 miljoner euro i räntor för skulder och lån 2002, 3,9 miljoner euro 2003, 4,7 miljoner euro 2004, 5,2 miljoner euro 2005 och skulden beräknas uppgå till 4,4 miljoner euro 2006.

(48) Enligt artikel 7 i kontraktet ska IFB avstå från att skriva av sina skulder till SNCB.

(49) Samtliga dessa åtgärder genomfördes omedelbart efter undertecknandet av ramavtalet, det vill säga den 7 april 2003. IFB har emellertid inte utnyttjat förskottet som kan återkrävas.

2.3.2 *Villkor för beviljande av omstruktureringsåtgärder*

(50) Artikel 4 i ramavtalet, med rubriken ”villkor för beviljande av den åtgärdsdel som berör omstruktureringar” lyder som följer:

”Parterna bekräftar att de avser att verkställa följande åtgärder förutsatt att de överensstämmer med en omstruktureringsplan som har godkänts av deras respektive styrelse, den belgiska staten och om så krävs Europeiska gemenskapen, och med förbehåll för att IFB:s aktieägare ger sitt samtycke:

— Förskottet på 5 miljoner euro som kan återkrävas konverteras till aktiekapital.

— Den del av krediten som utnyttjats konverteras till aktiekapital till ett belopp av högst 15 miljoner euro […]

— Skulderna på […] 63 miljoner euro konverteras till aktiekapital.

— Eventuellt och under förutsättning att de båda parterna är överens om detta, en ytterligare kapitalökning […]”

(51) Genomförandet av kapitalökningen får endast ske under förutsättning att bestämmelsen om genomförandeförbud i artikel 5 i ramavtalet är uppfylld, vilket innebär att kommissionen ska ha godkänt den utifrån bestämmelserna om statligt stöd. Artikel 5 lyder som följer:

”Av SNCB ingångna åtaganden […] omfattas av följande bestämmelse om genomförandeförbud. Parterna skall be den belgiska staten att snarast meddela ramavtalet till Europeiska gemenskapen. Parterna skall också be den belgiska staten att, om Europeiska gemenskapen i samband med detta meddelande på goda grunder anser att [ramavtalet] avser beviljande av ett statligt stöd (enligt artikel 87 i EG-fördraget), anmäla [ramavtalet] enligt artikel 88 tredje stycket i EG-fördraget. För att möjliggöra för Europeiska gemenskapen att anta en ståndpunkt får [ramavtalet] i alla händelser inte genomföras förrän efter 15 vardagar räknat från den dag det anmäldes till Europeiska gemenskapen. Om Europeiska gemenskapen på goda grunder anser att [ramavtalet] utgör övergripande statligt stöd, får det inte genomföras innan Europeiska gemenskapen uttryckligen eller implicit har godkänt stödet ifråga och inom de begränsningar och på de villkor som eventuellt anges i beslutet om godkännande.

Om Europeiska gemenskapen anser att [ramavtalet] delvis eller helt utgör statligt stöd och under förutsättning att det förklaras oförenligt med den gemensamma marknaden skall parterna i konstruktiv anda diskutera om de kompletterande åtgärder som IFB eventuellt har uppmanats att vidta är genomförbara, utan krav på att dessa kompletterande eller ändrade åtgärder skall sättas i verket om de omständigheter under vilka stödet skall ges bedöms vara helt oberättigade.”

(52) Enligt belgisk civillagstiftning ska avtalet gälla retroaktivt när bestämmelsen om genomförandeförbudet har uppfyllts.

(53) I sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet informerade de belgiska myndigheterna kommissionen om att kapitalökningen skulle ske exakt såsom överenskommits mellan parterna i ramavtalet, om kommissionen godkände detta. Kapitalökningen skulle uppgå till 95,3 miljoner euro, och fördela sig som följer:

*(EUR)*

| | |
|---|---|
| Konvertering av kredit till aktiekapital | 15 miljoner |
| Konvertering till aktiekapital av IFB:s skulder till SNCB | 63 miljoner |
| Konvertering till aktiekapital av upplupen ränta för krediten och skulderna under 2002-2006 (endast för en del av 2006) | 17,3 miljoner |
| Totalt | 95,3 miljoner |

(54) De belgiska myndigheterna informerade kommissionen om att kapitalökningen inte skulle omfatta hela den upplupna räntan för 2006, i syfte att säkerställa att IFB:s skuldsättningsgrad låg i nivå med genomsnittet för konkurrenterna, och inte högre. Kapitalökningen omfattade inte heller förskottet som kunde återbetalas, eftersom IFB inte hade utnyttjat denna mekanism.

(55) I sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet informerade de belgiska myndigheterna även kommissionen om att de återkallade anmälan av den 28 januari 2005, i vilken de informerade kommissionen om att SNCB och IFB hade för avsikt att utöver vad som föreskrevs i artikel 4 i ramavtalet genomföra en extra kapitalökning på 5 miljoner euro genom apportegendom i form av SNCB:s aktieinnehav på 47 procent i bolaget TRW [6].

(56) Omstruktureringsplanen i artikel 4 överlämnades till kommissionen vid ett möte med de belgiska myndigheterna den 12 december 2003. Genomförandet påbörjades redan 2003 och slutfördes i början av 2005.

(57) Omstruktureringsplanen består av två delar som var och en svarar mot en särskild strategi, dels vad avser koncernens franska dotterföretag och dels IFB:s belgiska verksamhet. Den valda strategin för Frankrike går ut på att avyttra samtliga andelar, medan den valda strategin för Belgien är att omstrukturera företaget i syfte att kunna fortsätta driften.

#### 2.3.2.1 Avyttring av dotterföretag som driver terminaler i Frankrike

(58) Såsom förklaras i detta beslut och mer ingående i punkterna 30 ff. i skrivelsen om att inleda förfarandet, har IFB:s strategi varit att avyttra de franska dotterföretagen. Strategin fullbordades genom försäljningen av innehavet i NFTI-OU i november 2006.

(59) Den totala kostnaden för avyttringen av IFB:s dotterföretag i Frankrike uppgår till 39,1 miljoner euro. I följande tabell redovisas hur kostnaden fördelar sig på de fem dotterföretagen. I punkterna efter tabellen redovisas finansieringsbehov och siffror för de olika bolagen mer ingående.

[6] IFB innehar redan 0,9 procent av aktierna i detta bolag, som driver terminaler i Antwerpen, Zeebrugge, Oostende, Charleroi, Liège, Brysssel, Etge, Genk och Muizen, och erbjuder godstågstransporter i 11 medlemsländer.

**Avyttring av franska andelar: Sammanställninövekostnader**

*(i milj. euro)*

| | ACIMAR | NFTI-ou | IFB FRANCE IFB FRANCE | DPD | SAMTLIGA ANDELAR SAMTLIGA ANDELAR |
|---|---|---|---|---|---|
| Nedskrivning av fordringar | 3,9 | | 0,8 | 2,8 | 7,5 |
| Nedskrivning av andela | | 16,7 | 0,1 | 5,1 | 22,0 |
| Kapitalökning | | 1,7 | | | 1,7 |
| Total kostnad | 3,9 | 19,5 | 0,8 | 7,9 | 31,1 |
| Upplupen änta per 30 juni | | | | | + 7,7 |
| Variationer å löpande konto september – december 2002 | | | | | + 0,5 |
| Realisationsvinster från föräljningen av SSTD | | | | | – 0,2 |
| Tota kostnad för avyttringen av franska andelar | | | | | 39,1 |

a) ***Finansieringsbehov***

(60) Tabellen har upprättats utifrån räkenskaperna per den 27 september 2002. Den innehåller följande belopp:

— Ett belopp på 31,1 miljoner euro motsvarande nedskrivning av fordringar, nedskrivning av andelar samt NFTI-ou:s kapitalökning på 1,7 miljoner euro.

— Ett belopp på 7,7 miljoner euro i upplupna räntor motsvarande ackumulerad ränta (mellan slutet av 2002 och den 30 juni 2006) på förskottet som kan återkrävas och betalningsfristen för att finansiera avyttringen.

— Ett negativt belopp på 0,2 miljoner euro motsvarande realisationsvinsten från försäljningen av SSTD.

— Ett belopp på 0,5 miljoner euro motsvarande skillnaden mellan räkenskaperna den 27 september 2002 och det faktiska underskottet i räkenskaperna den 31 december 2002.

(61) Det senare beloppet på 0,5 miljoner euro motsvarar de finansiella flödena mellan IFB:s franska andelar och IFB mellan den 27 september 2002 och slutet av 2002 och måste tas med i tabellen för att de reella förlusterna i räkenskaperna i slutet av 2002 ska överensstämma med det totala behovet beräknat utifrån situationen per den 27 september 2002. När det gäller IFB:s finansieringsbehov behöver detta belopp inte beaktas. IFB:s finansieringsbehov för avyttringen av de franska andelarna uppgår därmed till 38,6 miljoner euro.

(62) Finansieringsbehovet för avyttringen av IFB:s andelar i Frankrike har täckts av SNCB. IFB använde nämligen 30,9 miljoner euro av det manöverutrymme man skaffat sig tack vare att SNCB beviljat en tillfällig kredit på 15 miljoner euro och tillfälligt avstått från att driva in befintliga fordringar i storleksordningen 63 miljoner euro för att finansiera avyttringen. 7,7 miljoner euro av finansieringen motsvarar ränteskulder på detta belopp enligt ramavtalet av den 7 april 2003, enligt vilket ränta ska betalas först i samband med att huvudfordringen betalas (eller konverteras till aktiekapital samtidigt som huvudfordringen).

b) ***Acimar***

(63) Företaget Acimars hela omsättning baseras på ett transportkontrakt med företaget Arcelor. Kontraktet löpte ut den 31 december 2005; vid revisionen av IFB under andra halvåret 2002 genererade kontraktet årliga förluster […] (*). Eftersom försöken att omförhandla kontraktet med Arcelor misslyckades beslutade SNCB att försätta Acimar i konkurs och ansöka om förenklat konkursförfarande. IFB hade fordringar på Acimar till ett värde av 3,9 miljoner euro som inte kan återkrävas och som utgör kostnaden för avyttringen.

c) ***NFTI-ou***

(64) Vad beträffar NFTI-ou, som var ett företag som gemensamt kontrollerades av IFB och Port Autonome de Dunkerque, och ägnade sig åt terminalverksamhet i Dunkerques hamn, valde SNCB att avyttra sina andelar genom försäljning.

(*) Konfidentiella uppgifter

(65) IFB:s aktieinnehav i NFTI-ou medförde för IFB en skyldighet, stipulerad i ett ”lettre de confort” att finansiera en andel av förlusterna motsvarande företagets innehav i NFTI-ou. IFB hade vidare gått i borgen för ett banklån som företaget tecknat hos […], till ett värde av 2,9 miljoner euro.

(66) För att kunna avyttra sitt innehav i företaget förhandlade IFB med Port autonome de Dunkerque om att få rätt att bryta de åtaganden som ingåtts genom ovan nämnda ”lettre de confort”. I gengäld deltog IFB i en kapitalökning i NFTI-ou på 1,7 miljoner euro, som blivit nödvändig för att möjliggöra företagets fortsatta verksamhet, och avstod en del av sitt aktiekapital till Port Autonome de Dunkerque till ett symboliskt pris av en euro. Efter denna transaktion innehade IFB endast 30 procent av aktiekapitalet.

(67) IFB och Port Autonome de Dunkerque letade sedan efter och hittade ett företag som kunde överta IFB:s aktier […], nämligen CMA-CGM. Med beaktande av försäljningspriset hamnade IFB:s totala kostnad för avyttringen på 18,5 miljoner euro. Av detta belopp gick 1,7 miljoner euro till kapitalökningen och 16,7 miljoner euro till att täcka realisationsförlusterna på aktieinnehavet.

d) ***IFB France***

(68) IFB France, som senare blev AGEP, överläts till NFTI-ou […] vilket innebar en förlust på 0,1 miljoner euro. Eftersom IFB samtidigt avyttrade NFTI-ou, ledde överlåtelsen till NFTI-ou till att IFB France avyttrades genom försäljning. Före försäljningen var IFB tvungen att avskriva sina fordringar på IFB France till ett värde av 0,8 miljoner euro. Den totala kostnaden för avyttringen av IFB France uppgick därmed till 0,9 miljoner euro.

e) ***Dry Port Dunkerque***

(69) IFB: aktieinnehav i Dry Port Dunkerque omfattades av samma särskilda villkor som företagets innehav i NFTI-ou: enligt ett ”lettre de confort” var IFB skyldigt att täcka företagets rörelseförluster.

(70) IFB avyttrade sitt aktieinnehav genom en likvidation, i kombination med försäljning av en del av tillgångarna, närmare bestämt Dry Port Dunkerques aktieinnehav på 8,6 procent i NFTI-ou. I motsats till vad som varit fallet för NFTI-ou kunde IFB:s samarbetsparter inte kräva att företagets verksamhet skulle fortsätta.

(71) IFB kunde inte lösa sina fordringar på Dry Port Dunkerque (2,8 miljoner euro), och tvingades acceptera förluster på sitt aktieinnehav (5,1 miljoner euro). Den totala kostnaden för likvidationen uppgick således till 7,9 miljoner euro.

f) ***SSTD***

(72) SSTD är ett lönsamt företag. Efter att ha förlorat sin huvudkund och mot bakgrund av det strategiska beslutet att lämna den franska marknaden beslutade IFB att sälja SSTD i början av 2005, vilket genererade en mindre vinst.

2.3.2.2 Omstruktureringsplanen för att fortsätta den belgiska verksamheten

(73) IFB utarbetade i samarbete med konsultfirman McKinsey en omstruktureringsplan för IFB:s belgiska verksamhet. Omstruktureringsplanen innehåller följande två delar:

— Omstrukturering av verksamheten inom IFB Logistics,

— Omstrukturering av verksamheten inom IFB Terminals.

Grundtanken är att begränsa IFB:s verksamhet till företagets kärnverksamhet, nämligen logistik och terminaldrift i Belgien, och avveckla och sälja de verksamheter som inte är nödvändiga för kärnverksamhetens ekonomiska hållbarhet. Det är lämpligt att beskriva omstruktureringens finansiella resultat och de olika åtgärder som har vidtagits för att nå dessa resultat (allmänna åtgärder, åtgärder avseende logistikverksamheten, åtgärder avseende terminalverksamheten, investeringar).

a) ***Omstruktureringens finansiella resultat***

(74) Efter korrigeringar för avskrivningar, nedskrivningar och avsättningar för risker och förluster (operativt kassaflöde) angavs i omstruktureringsplanen följande beräknade finansiella resultat, som i stor utsträckning har visat sig stämma med faktiska resultat:

*(miljoner euro)*

| | 2004 | 2005 | 2006 (första kvartalet) | Totalt för omstruktureringsperioden |
|---|---|---|---|---|
| Prognostiserat operativt kassaflöde | 3,9 | 4,3 | 2,35 | 10,550 |
| Resultat för operativt kassaflöde | 4,875 | 3,079 | 2,475 | 10,429 |

(75) IFB:s beräknade finansiella resultat baserade sig i huvudsak på följande faktorer som var kända av IFB vid den tidpunkt då omstruktureringsplanen antogs:

— Koncentration av ”Railbarge-trafiken” till en terminal och avsevärd ökning av trafikvolymerna. Genom koncentration av ”Railbarge-trafiken” möjliggjordes en optimering av verksamhetsmodellen och en ökning av intäkterna, eftersom den godshantering som tidigare sköttes av externa företag nu integrerades i koncernen. Dessutom hade IFB fått en ny viktig kund, CSAV, som väntades lägga beställningar motsvarande en kapacitet på 50 000 TEU redan 2004.

— Kraftiga personalnedskärningar och minskade produktionskostnader. Dessa åtgärder beskrivs mer ingående i punkterna 78–83 i detta beslut.

— Ett nytt avtal rörande driften av färjeterminalen i Cirkeldijck, som möjliggjorde betydande synergivinster med den närbelägna terminalen MSC Home Terminal.

— En volymökning vid terminalen i Muizen, till följd av ett nytt kontrakt med Unilog.

— Allmänt goda utsikter för marknaden för intermodala transporter, som har haft en mycket stark utveckling sedan början av 2000-talet.

b) ***Åtgärder avseende omstruktureringen***

**Allmänna åtgärder**

(76) Tack vare att företaget tecknade ett nytt kollektivavtal och gjorde en översyn av arbetsförordningen ökade verksamhetsgraden (antalet arbetade dagar per år ökade med 13 dagar från den 1 januari 2004) och kostnaderna minskade (ersättningen för helgarbete och grupparbete sänktes från den 1 oktober 2003).

(77) Administrativa och kommersiella tjänster koncentrerades till Berchem, med följd att anläggningen i Gent kunde stängas och kapaciteten minskas på anläggningen i Zeebrugge.

(78) Tack vare dessa åtgärder kunde man genomföra de personalnedskärningar som krävdes för att minska IFB:s allmänna utgifter med sammanlagt cirka 2,55 miljoner euro per år ([7]). IFB har minskat sin personalstyrka från 210 i september 2002 till 175 ([8]) i början av 2006, vilket motsvarar en minskning på 17 procent. I detalj ser dessa nedskärningar ut som följer:

— När det gäller de terminaler som IFB driver direkt (dotterföretagen undantagna), minskade personalen från 110 heltidsekvivalenter i september 2002 till 96 i början av 2006, vilket motsvarar en minskning på 13 procent.

— Inom IFB:s logistikverksamhet minskade personalen från 60 heltidsekvivalenter i september 2002 till 49 i början av 2006, vilket motsvarar en minskning på 19 procent.

— Personalen inom ”marknadsföring och försäljning” och övriga centrala stödfunktioner (finans, personalfrågor osv.) minskade från 40 heltidsekvivalenter i september 2002 till 31 i början av 2006, vilket motsvarar en minskning på 23 procent.

**Omstrukturering av logistikverksamheten**

(79) I omstruktureringsplanen föreskrevs följande nio åtgärder, som skulle möjliggöra en resultatförbättring med 5,7 miljoner euro.

| Åtgärder | Vinst |
|---|---|
| 1. Minskade lönekostnader | […] |
| 2. Konsultverksamhet och outsourcing | […] |
| 3. Nedskrivningar och särskild avskrivning | […] |
| 4. Avveckling av olönsamma verksamheter i North European Network | […] |
| 5. Volymminskning inom konventionell trafik | […] |
| 6. Upplösning av reserv för vagnunderhåll | […] |
| 7. Ökning av intermodala transporter | […] |
| 8. Översyn av Railbarge-kontraktet (prishöjningar och produktreengineering) | […] |
| 9. Höjda avgifter vid agenturerna (mellanhänder) | […] |
| 10. Minskade allmänna kostnader | […] |

(80) Vid genomförandet av omstruktureringsplanen, som avslutades i slutet av 2004, vidtogs ytterligare två åtgärder:

— Vid terminalen i Cirkeldijck höjdes priset på godshantering.

([7]) Det ökade antalet arbetade dagar per år har lett till en kostnadsminskning på cirka 0,6 miljoner euro per år; koncentrationen av administrativa och kommersiella tjänster till Berchem har lett till en kostnadsminskning på cirka 0,2 miljoner euro per år, och personalnedskärningarna på 35 heltidsekvivalenter har lett till en kostnadsminskning på 1,75 miljoner euro per år.

([8]) Heltidsekvivalenter.

— En allmän översyn gjordes av trafiken, som därefter lades om i samråd med kunderna.

**Omstrukturering av verksamheten vid IFB terminal**

(81) Omstruktureringen av verksamheten vid IFB Terminal, som avslutades 2005, skulle omfatta sju åtgärder, som beskrivs mer ingående i punkterna 103–107 i beslutet om att inleda förfarandet.

(82) Utöver de ursprungligen planerade åtgärderna genomförde IFB Logistics en djupgående analys av sina järnvägsprodukter, som visade att det fanns olönsamma produkter som IFB därefter slutade att producera.

(83) I fråga om andra produkter visade analysen att det krävdes tekniska förbättringar. Dessa förbättringar genomfördes, särskilt inom området intermodala containertransporter.

**Planerade investeringar enligt omstruktureringsplanen**

(84) Omstruktureringen av Mainhub och omstruktureringen av Zomerweg kräver nyinvesteringar […], i första hand ersättningsinvesteringar […] och olika investeringar, […].

## 2.4 **Beskrivning av orsakerna till att förfarandet inleddes den 7 december 2005**

(85) Belgien ansåg i sin anmälan att de aktuella åtgärderna inte utgjorde statligt stöd, eftersom de inte kunde tillskrivas Belgien och eftersom SCNB i alla händelser hade agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi.

(86) Kommissionen var tveksam till om beviljandet av en tidsfrist för betalning av de befintliga skulderna på 63 miljoner euro och konverteringen av dem och tillhörande ränta på 11 miljoner euro till aktiekapital, utgjorde ett statligt stöd. Tveksamheten gällde huruvida SNCB:s agerande kunde tillskrivas bolagets ägare, den belgiska staten, och huruvida SNCB hade handlat som en privat investerare skulle ha gjort i en marknadsekonomi.

(87) Kommissionen var likaså tveksam till om ett beviljat förskott som kan återkrävas på 5 miljoner euro och en beviljad kredit på 15 miljoner euro, konverteringen av krediten på 15 miljoner plus ränta på 2,5 miljoner euro till aktiekapital samt ökningen av aktiekapitalet genom en apportegendom i form av SNCB:s aktier i TRW på 5 miljoner euro, utgjorde statligt stöd.

(88) Eftersom det var fråga om stöd i form av likvida medel betvivlade kommissionen att det kunde förklaras förenligt med den gemensamma marknaden i egenskap av undsättningsstöd, eftersom det beviljades under en period som översteg 12 månader.

(89) Kommissionen tvivlade också på att stödet i dess helhet kunde förklaras förenligt med den gemensamma marknaden i egenskap av omstruktureringsstöd.

(90) Tvivlet gällde huruvida gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter från 1999 ([9]) (nedan kallade *1999 års riktlinjer*) eller gemenskapens stöd för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter från 2004 ([10]) (nedan kallade *2004 års riktlinjer*) var tillämpliga, om tillräckliga åtgärder vidtagits för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna av stödet för konkurrenterna, om stödet begränsats till vad som var absolut nödvändigt samt om IFB bidragit med tillräckliga egna medel till omstruktureringsstödet.

(91) Belgien lämnade sina kommentarer i en skrivelse av den 14 februari 2006, som kompletterades genom skrivelser av den 29 juni, den 20 september, den 16 november och den 21 november samma år.

(92) I sitt svar upprepade Belgien sin ståndpunkt att de ifrågavarande åtgärderna inte utgjorde statligt stöd, eftersom de inte kunde tillskrivas den belgiska staten och eftersom SNCB hade agerat som en privat investerare skulle ha gjort i en marknadsekonomi.

(93) Belgien anser vidare att om åtgärderna utgjorde statligt stöd borde de granskas utifrån 1999 års riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering och inte utifrån 2004 års riktlinjer. Vidare anser Belgien att åtgärderna är förenliga med den gemensamma marknaden i egenskap av stöd till undsättning och omstrukturering.

([9]) EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.
([10]) EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

## 3. BELGIENS KOMMENTARER

(94) Belgiens ståndpunkt kan sammanfattas som följer.

### 3.1 Belgiens synpunkter på förfarandet

(95) De belgiska myndigheterna meddelade i sin svarsskrivelse kommissionen att de har invändningar när det gäller utredningstiden. De anser sig ha berättigade förväntningar på att det är rättsenligt att tillfälligt upprätthålla undsättningsåtgärderna fram till dess att kommissionen har fattat ett slutgiltigt beslut om omstruktureringsplanen.

(96) Meddelandena av den 12 augusti 2003 (diariefört hos kommissionen under nr NN 9/04) och den 28 januari 2005 (diariefört hos kommissionen under nr N 55/05) syftade enligt de belgiska myndigheterna till att förse kommissionen med alla uppgifter de behövde för att kunna kontrollera om SNCB:s åtgärder till förmån för IFB utgjorde statligt stöd eller ej enligt artikel 87.1 i fördraget. Enligt de belgiska myndigheterna är det endast om de berörda åtgärderna bedöms utgöra statligt stöd som kommissionen ska uppmanas att betrakta meddelandena som anmälningar enligt artikel 88.3 i fördraget.

(97) De belgiska myndigheterna anser mer specifikt att meddelandet av den 12 augusti 2003 inte kunde tolkas som att åtgärderna för undsättning och omstrukturering till förmån för IFB utgjorde statligt stöd och således kunde undsättningsåtgärderna inte heller anses utgöra icke anmält statligt stöd. De belgiska myndigheterna anser att åtgärderna inte omfattades av kravet på föranmälan och skyldigheten att inte genomföra åtgärder enligt artikel 88.3 i fördraget.

(98) De belgiska myndigheterna gör ett liknande konstaterande angående meddelandet av den 28 januari 2005, i vilket Belgien informerade kommissionen om en ytterligare kapitalökning på 5 miljoner euro.

### 3.2 Inget statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget

#### 3.2.1 *Inga statliga medel*

(99) Belgien anser att varken stödet till undsättning eller stödet till omstrukturering av IFB finansierades med statliga medel. Man hävdar att SNCB uteslutande finansierade åtgärderna med egna medel, utan att på något vis ta statliga medel i anspråk.

(100) Enligt Belgien är det faktum att SNCB är ett offentligt företag enligt artikel 2 i kommissionens direktiv 80/723/EEG av den 25 juni 1980 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet ([11]) inte tillräckligt för att fastställa att de ifrågavarande åtgärderna, som har finansierats av SNCB, också har finansierats med statliga medel. Belgien anser att man måste skilja mellan SNCB:s egna medel, som härrör från intäkter som genererats av företagets egen verksamhet, och statliga anslag till SNCB:s uppdrag att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Eftersom de statliga anslagen inte var tillräckliga för att täcka alla utgifter i samband med nämnda uppdrag, drar Belgien slutsatsen att SNCB omöjligen kan ha använt statliga medel för att finansiera stödåtgärder till förmån för IFB.

(101) Belgien anser att de belgiska myndigheterna inte kan förfoga över SNCB:s tillgångar, som har avsatts för föremålet för SNCB:s verksamhet. Belgien anser följaktligen att de inte ”kan disponeras av behöriga nationella myndigheter”, såsom krävs i Stardust-domen ([12]).

(102) Belgien anser slutligen att en eventuell minskning av SNCB:s egna medel på grund av åtgärder som beviljades IFB inte skulle ha medfört någon ”förlust” för staten ([13]), eftersom det inte har varit fråga om tillgångar som i annat fall skulle ha betalats ut till statsbudgeten.

#### 3.2.2 *Den belgiska staten kan inte tillskrivas åtgärderna*

(103) När det gäller likviditetsförskottet på 2,5 miljoner euro under andra halvåret 2002, anser de belgiska myndigheterna att SNCB:s beslut att bevilja förskottet inte kan tillskrivas den belgiska staten.

(104) Belgien framför följande argument till stöd för sitt påstående:

— SNCB:s strategiska beslut att omstrukturera IFB, snarare än att försätta företaget i konkurs, fattades självständigt av SNCB:s ledningsgrupp. IFB:s framtid togs inte upp i de utredningar som den belgiska regeringen i slutet av 2001 beställde rörande företaget ABX, och inte heller i de beslut om ABX som det belgiska ministerrådet antog 2002.

([11]) EGT L 195, 29.7.1980, s. 35.

([12]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i det så kallade *Stardust Marine*-målet, Frankrike mot kommissionen (C-482/99, REG 2002, s. I-4397).

([13]) Förstainstansrättens dom av den 27 januari 1998 i mål T-67/94, Ladbroke Racing, REG 1998, I-1, punkt 109, bekräftad genom domstolens dom av den 16 maj 2000 i mål C-83/98 P, Ladbroke Racing, REG 2000, I-3271, punkt 48.

— Beslutet att bevilja IFB ett förskott fattades av SNCB:s ledningsgrupp. Belgien tillstår att ledningsgruppen beslutade att lägga fram åtgärden för SNCB:s styrelse, men anser att det likviditetsförskott som beviljades inte behövde godkännas av SNCB:s styrelse, eftersom styrelsen hade delegerat befogenheter till ledningsgruppen, så att denna var behörig att för SNCB:s räkning besluta om belopp på upp till 2,5 miljoner euro.

— Förskottet ingick inte i någon omstruktureringsplan eller annan plan, eller åtgärd som har förelagts den belgiska staten eller som har varit föremål för någon form av samråd med den belgiska staten.

— Andra faktorer, exempelvis att förskottet var relativt litet och tillfälligt till sin karaktär stöder likaså slutsatsen att beviljandet av detta förskott inte kan tillskrivas den belgiska staten.

(105) När det gäller det förhållandet att IFB inte har betalat fakturorna från SNCB, anser de belgiska myndigheterna att SNCB:s styrelse fick kännedom om att IFB inte längre betalade sina fakturor till SNCB först i december 2002, det vill säga vid den tidpunkt då styrelsen tog ett principbeslut om att genomföra en ökning aktiekapitalet i IFB.

(106) De belgiska myndigheterna anser dessutom att styrelsens, ledningsgruppens eller den verkställande ledamotens agerande eller brist på agerande inte ska tillskrivas den belgiska staten, vare sig före eller efter det att ramavtalet ingicks. De hävdar att den belgiska staten inte på något sätt varit inblandad (enligt rättspraxis i Stardust-domen) i SNCB:s beslutsprocess gällande beviljandet av åtgärder till förmån för IFB.

(107) Enligt de belgiska myndigheterna riktar sig de åtgärder som SNCB har beviljat till förmån för IFB till ett dotterföretag till SNCB som inte självt har anförtrotts uppgiften att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och som inte heller har någon koppling till SNCB:s verksamhet inom detta område. IFB:s verksamhet är strikt kommersiell, och saknar koppling till tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster. Enligt de belgiska myndigheterna ligger den därmed utanför statens kontroll, eftersom de belgiska myndigheterna är skyldiga att respektera SNCB:s självständighet i allt som inte rör uppgiften att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

(108) När det gäller regeringens ombud och dennes roll hävdar de belgiska myndigheterna att IFB-ärendet aldrig presenterades för dem och att de därför saknade behörighet att ingripa, med tanke på att regeringens ombud inte vid något tillfälle hade några synpunkter på åtgärderna rörande IFB och inte anförde besvär. Myndigheterna hävdar vidare att de inte på något sätt ingripit i SNCB:s beslutsprocess rörande IFB, varken under tiden före ingåendet av ramavtalet eller senare.

(109) När det gäller de tre indicier som kommissionen pekar på i sin skrivelse om att inleda förfarandet (punkterna 143–150), nämligen det faktum att omstruktureringsplanen förelades den belgiska staten för godkännande, tidningsartiklar som visar att den belgiska regeringen utövat ett stort inflytande över SNCB under 2003, samt ramavtalets omfattning, innehåll och villkor, anser de belgiska myndigheterna att dessa indicier inte räcker för att fastställa att åtgärderna ska tillskrivas den belgiska staten enligt den rättspraxis som lagts fast genom Stardust-domen.

(110) När det gäller den belgiska statens godkännande av omstruktureringsplanen anser de belgiska myndigheterna att den bestämmelsen i ramavtalet ingalunda syftade till att ge de belgiska myndigheterna någon sorts behörighet att bedöma innehållet i omstruktureringsplanen, utan föranleddes av att SNCB ville att omstruktureringsplanen, liksom ramavtalet, skulle meddelas kommissionen.

(111) Vad beträffar tidningsartiklarna anser den belgiska regeringen att dessa inte innehåller något som tyder på att den belgiska regeringen har ingripit i ärendet, och det av följande skäl:

— I den artikel som publicerades i La Libre Belgique den 19 maj 2003 förklarar pressavdelningen på SNCB att man ännu inte har begärt klartecken för IFB-affären hos kommissionen, på grund av att ”den federala myndigheten måste få säga sitt”. Enligt den belgiska regeringen handlar uttalandet enbart om att den belgiska staten ska låta kommissionen ”få kännedom” om åtgärderna till förmån för IFB.

— I den artikel som publicerades i La Libre Belgique den 18 december 2002 (i den version som publicerades på webbplatsen www.cheminots.be) omnämns Karel Vinck i följande ordalag: ”Han kräver ett tillräckligt manöverutrymme för att kunna förvalta bolaget”. Enligt de belgiska myndigheterna ska detta uttalande enbart avse fullgörandet av SNCB:s uppdrag att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och ses som ett uttryck för tanken att de belgiska myndigheterna är behöriga att tillsammans med SNCB ställa upp mål för fullgörandet av uppgiften att tillhandahålla allmännyttiga tjänster via det instrument som föreskrivs i lagstiftningen, nämligen förvaltningsavtalet, medan genomförandet av dessa mål faller under behörighetsområdet för SNCB:s styrelse.

(112) Slutligen har de belgiska myndigheterna överlämnat en skriftlig förklaring av Karel Vinck, verkställande ledamot i SNCB vid tidpunkten för händelserna, i vilken han intygar att de belgiska myndigheterna inte på något sätt har varit inblandade i SNCB:s beslut att bevilja IFB det aktuella stödet till undsättning och omstrukturering. En sådan skrivelse, undertecknad av Karel Vinck den 17 november 2006, mottogs av kommissionen den 5 december 2006.

(113) När det gäller ramavtalets omfattning, innehåll och villkor, upprepar de belgiska myndigheterna sin ståndpunkt att de belgiska myndigheterna, trots att det rör sig om omstruktureringsåtgärder av stor betydelse för IFB:s framtid, saknade befogenhet att godkänna åtgärderna eller kontrollera dem i sak och inte hade någon rådfrågningsrätt i detta ärende.

3.2.3 *Principen om en privat investerare i en marknadsekonomi*

(114) Belgien anser att kommissionen i enlighet med sitt resonemang i beslutet ABX Logistics ([14]) måste göra en separat analys av å ena sidan de medel som SNCB har beviljat IFB för att finansiera avvecklingen av de franska dotterföretagen och å andra sidan de medel som SNCB har beviljat IFB för att finansiera fortsatt drift av verksamheten i Belgien.

3.2.3.1 Avyttring av de franska andelarna

(115) Kommissionen ska i sitt beslut *ABX Logistics* ha bekräftat att ABX France inte klarade att själv bekosta avvecklingen och att SNCB därför agerade som ”en försiktig privat investerare [skulle ha gjort] i en marknadsekonomi” genom att stå för dessa kostnader.

(116) Belgien anser att samma slutsats bör dras i fråga om kostnaderna för IFB:s avyttring av sina franska andelar. Belgien försöker visa att IFB för vart och ett av dessa företag har valt det minst kostsamma alternativet.

(117) När det gäller Acimar lämnade Belgien följande tabell:

**Acimar – Förenklat konkursförfarande och likvidatioN**

*Finansiell situation 2002*

*(i milj euro)*

| | 2001 | 2002 |
|---|---|---|
| Omsättning | | |
| Resultat före skatt och extraordinära intäkter (EBT) | | |
| Balansomslutning (31.12.) | | |
| Egna medel (31.12.) | | |

*Kostnad för alternativ*

*(i milj. euro)*

| | Genoförande av kontrakt | Förenklat konkursförfarande |
|---|---|---|
| Kassaförlust 1.1.2003–31.12.2005 | | |
| Nedskrivning av fordran 31.12.2002 | | |
| Totalt | – 14,7 | – 3,9 |

*Kommentarer*

— Företagens försök att under 2002 se över kontraktsvillkoren misslyckades; kontraktet löpte ut den 31 december 2005.

— Genomförandet av kontraktet ledde till betydande kassaförluster.

— Under dessa omständigheter var en ansökan om förenklat konkursförfarande det minst kostsamma alternativet.

— Under konkursförförandet stod kunden för rörelseförlusterna.

— Acimars verksamhet upphörde den 1 september 2003

([14]) Beslut av den 7 december 2005, C(2005) 4447 (EUT L 383, 28.12.2006, s. 21).

(118) När det gäller NFTI-ou har Belgien lämnat följande tabell:

**NFTI-ou – överlåtelse**

*Finansiell situation 2002*

*(i milj. euro)*

| | 2001 (*) | 2002 |
|---|---|---|
| Omsättning | | |
| Resultat föreskatt och extraordinära intäkter (EBT) | | |
| Balansomslutning (31.12.) | | |
| Egna medel (31.12.) | | |

(*) from 1.5.2001 t.o.m. 31.12.2001

*Kostnad för alternativ*

*(i milj. euro)*

| | Fortsatt drift | Partiell försäljning |
|---|---|---|
| Kapitalökning + återbetalning av kredit till ING | | |
| Företagsrekonstruktion | | |
| Aktuella kassaförluster (– 3,7 milj.euro per år) (enligt ”lettre de confort”) | | |
| Nedskrivning av andelar | | |
| Nedskrivning av fordringar 31.12.2002 | | |
| Försäljningspris (1 euro) – aktieinehav på 30 % | | |
| Totalt | – 36,2 | – 18,5 |

*Kommentarer*

— På grund av ett ”*lettre de confort*” tvingades IFB att skjuta till pengar på löpande kredit.

— IFB hade gått i borgen för ett banklån till NFTI-ou som ING begärde skulle lösas in.

— Under dessa omständigheter förhandlade IFB fram följande villkor med den andre aktieägaren, Port Autonome de Dunkerque (”PAD”):

  — En kapitalökning i NFTI-ou i vilken en del av andelarna tecknas av IFB.

  — IFB befrias från sina åtaganden enligt ovannämnda lettre de confort , och PAD åtar sig att försöka hitta en köpare till resten av IFB:s andelar i NFTI-ou, genom att överlåta en del av IFB:s andelar i NFTI-ou till PAD för ett symboliskt pris så att de uppgår till 30 procent (inklusive aktieinnehavet via DPD)

— Försäljningen av resterande aktieinnehav på 30 procent pågår för närvarande.

(119) Belgien har informerat kommissionen om att det aldrig har varit aktuellt att försätta NFTI-ou i konkurs, med tanke på att det fanns förutsättningar för att NFTI-ou skulle bli lönsamt om verksamheten fortsatte. Enligt Belgien visar försäljningen av IFB:s aktieinnehav på 30 procent till CMA-CGM den 2 november 2006 […] och återbetalningen av samtliga krediter som beviljats i form av uttag på löpande kredit att företaget är livskraftigt.

(120) När det gäller IFB France, numera AGEP, har Belgien lämnat följande tabell:

**IFB France (AGEP) – Överlåtelse till NFTI-ou**

*Finansiell situation 2002*

*(i milj. euro)*

| | 2001 | 2002 |
|---|---|---|
| Omsättning | | |
| Resultat före skatt och extraordinära Intäkter (EBT) | | |
| Balansomslutning (31.12.) | | |
| Egna medel (31.12.) | | |

*Kostnad för alternativ*

*(i milj. euro)*

| | Likvidation | Överföring till NFTIou |
|---|---|---|
| Avskrivning av fordringar | | |
| Nedskrivning av andelar | | |
| Realisationsvinster vid överföring av aktier | | |
| Skulder (14 heltidsekvivalenter) | | |
| Totalt | – 1,7 | – 0,8 |

*Kommentarer*

— Inför risken att försättas i tvångslikvidation eller bli föremål för konkursansökan, träffade IFB efter förhandlingar en överenskommelse med PAD om att överlåta IFB France till NFTI-ou i utbyte mot att IFB avstod sina fordringar.

— En likvidation av företaget skulle ha varit förenad med större kostnader (realisationsförluster på andelar, risk för att företaget måste ansvara för samtliga skulder i egenskap av grundare och/eller ensam företagsledare de facto)

(121) När det gäller Dry Port Dunkerque har Belgien lämnat följande tabell:

**Dry Port Dunkerque (DPD) – Likvidation med partiell försäljning**

*Finansiell situation 2002*

*(i milj euro)*

| | 2001 | 2002 |
|---|---|---|
| Omsättning | | |
| Resultat före skatt och extraordinära intäkter (EBT) | | |
| Balansomslutning (31.12.) | | |
| Egna medel (31.12.) | | |

*Kostnad för alternativ*

*(i milj. euro)*

| | Fortsätta | Likvidation med partiell försäljning |
|---|---|---|
| Aktuella kassaförluster (– 0,5 miljoner euro per år) (enligt ”lettre de confort”) | | |
| Realisationsförluster på fordringar | | |
| Realisationsförluster | | |
| Totalt | – 10,4 | – 7,9 |

*Kommentarer*

— Enligt ett ”lettre de confort” var IFB skyldigt att täcka DPD:s driftsförluster genom att skjuta till pengar på add statt a löpande kredit.

— Efter avvecklingen av NFTI-ou försökte man hitta en köpare till andelarna i DPD, dock utan att lyckas.

— Efter förhandlingar beslutade IFB att genomföra en likvidation i godo med DPD, genom att överlåta sitt aktieinnehav på 8,6procent i NFTI-ou för ett symboliskt pris.

(122) När det gäller SSTD lämnade Belgien följande tabell:

**SSTD: Överlåtelse**

Bakgrund:

— IFB ägde 50 procent av aktierna

— SSTD bedrev en lönsam verksamhet som fortsatte till början av 2005

— I slutet av 2004 förlorade SSTD sin huvudkund (som stod för 40 procent av omsättningen).

— Denna förlust låg till grund för beslutet att sälja aktieinnehavet i SSTD.

— Försäljningen av aktierna ägde rum i början av 2005 och genomfördes med en obetydlig realisationsvinst (positiv men försumbar inverkan på finansieringsbehovet).

(123) De belgiska myndigheterna drar av detta slutsatsen att IFB har valt de minst kostsamma alternativen för de franska dotterföretagen.

3.2.3.2 Omstrukturering och fortsatt verksamhet för IFB i Belgien

(124) När det gäller finansieringen av omstruktureringen och IFB:s fortsatta verksamhet i Belgien anser Belgien att SNCB också har agerat som en försiktig privat investerare skulle ha gjort i en marknadsekonomi, eftersom det finansiella resultatet för alternativet – att lägga ner all verksamhet i Belgien – skulle ha varit dyrare och därmed klart mindre attraktivt för SNCB.

(125) Belgien har lagt fram följande beräkningar för att illustrera den anförda kostnaden för en avveckling av IFB:s verksamhet i Belgien och den anförda kostnaden för att fortsätta verksamheten med hjälp av en kapitalökning.

a) ***Nettokostnad för SNCB vid en hypotetisk konkurs för IFB 2003***

(126) Belgien har fastställt IFB:s aktuella nettovärde utifrån IFB:s balansräkning från den 31 december 2002. Enligt de belgiska myndigheterna omfattade värdet av IFB:s anläggningstillgångar som skulle ha kunnat säljas vid en eventuell konkursansökan från IFB i januari 2003 dels materiella anläggningstillgångar och dels finansiella anläggningstillgångar (andelar).

(127) Belgien beräknar att värdet på de materiella anläggningstillgångarna uppgår till 6,9 miljoner euro. Till stöd för sin beräkning hänvisar Belgien till studien "*Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival*" ([15]), enligt vilken återvinningsgraden för samtliga fordringar i samband med en konkurs ligger på i genomsnitt 33 procent. Vid beräkningen av återvunna tillgångar har Belgien tillämpat denna procentsats på de materiella anläggningstillgångar som tas upp i IFB:s balansräkning till ett sammanlagt värde av 20,9 miljoner euro (bortsett från anläggningar under uppförande till ett belopp av 1,9 miljoner euro, för vilka återvinningsgraden har beräknats till noll).

(128) För finansiella anläggningstillgångar (andelar) har Belgien utgått från ett värde på 1,9 miljoner euro, vilket motsvarar hela deras bokförda värde i IFB:s balansräkning den 31 december 2002.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, publicerad i *Journal of Financial Economics* (#58, 2000), och bygger på en analys av 263 företag i Sverige.

(129) När det gäller omsättningstillgångar föreslår Belgien att värdet ska beräknas som följer:

— IFB:s kommersiella fordringar: Det rörde sig om totalt 25,6 miljoner euro varav 18 miljoner väntas bli återvunna, vilket motsvarar en återvinningsgrad på 70 procent för kortfristiga fordringar. Siffran utgår från det genomsnitt som fastställs i studien ”Liquidation of Ormet Corporation” ([16]).

— IFB:s övriga fordringar: det rörde sig om sammanlagt 7 miljoner euro, varav 4,5 miljoner väntas bli återvunna. Beloppet på 7 miljoner euro kan delas upp på 2,5 miljoner i skulder för dotterföretagen DPD och OCHZ, och 4,5 miljoner i momsskulder. För momsskulderna förväntas en återvinningsgrad på 100 procent, medan återvinningsgraden för de båda dotterföretagen förväntas bli 0 procent.

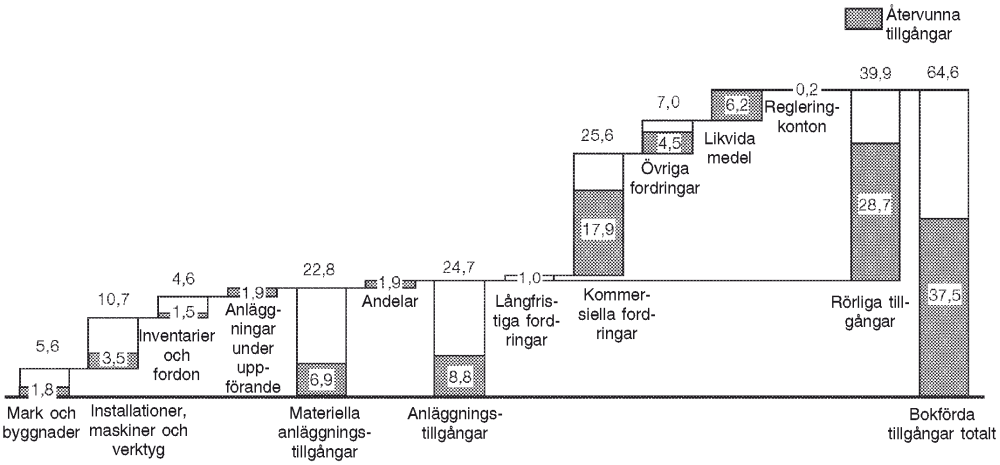
— Likvida medel och regleringskonton: det rörde sig om totalt 6,4 miljoner euro som till största delen förväntas bli återvunna.

(130) Om samtliga dessa återvinningsgrader beaktas får man en total återvinningsgrad på 37,5 miljoner euro vid en hypotetisk konkurs eller likvidation i IFB, såsom framgår av diagram 2 nedan.

*Diagram 2*

**Återvinning av tillgångar**

*(i miljoner euro)*




| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tillämpad återvinningsgrad (i procent) | 33 | 33 | 33 | 0 | 100 | 0 | 70 | 64 | 100 | 100 |
| Referensindex (*) (i procent) | 33 | 33 | 33 | — | 100 | — | 55—85 | Se anmärkningar | — | — |
| Anmärkningar | Zeebrugges-Berchem | Terminalutrustning | Huvudsakligen vagnar | — | Uppräknat 2002 | Lån till DPD | | Fordringar på DPD och OCHZ (2,5) + moms (4,5) | — | — |

(*) Referensindex bygger på återvinningsgraden för garantilån kopplade till vissa typer av garantier, och på artikeln av K. S. Thorburn

*Källa:* Rättspraxis i USA; K. S. Thorburn (2000), ”Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival” , Journal of Financial Economics

([16]) (Ormet Corporation inlämnade sin konkursansökan den 30 januari 2004 och presenterade en omstruktureringsplan för de behöriga domstolarna i september 2004). De belgiska myndigheterna påpekar att siffran är avsevärt högre än den återvinningsgrad på 33 procent som professor Thorburn tillämpar i ovan nämnda studie.

(131) Därefter beräknar de belgiska myndigheterna IFB:s skulder utifrån det belopp som kan förväntas bli återvunnet. Skulderna beräknas uppgå till sammanlagt 76,9 miljoner euro, och omfattar inte de obetalda fakturorna från SNCB på 63 miljoner euro för perioden 2000–2002. Dessa specificeras nedan:

a) Sociala skulder: uppskattningsvis totalt 2,9 miljoner euro för IFB:s hela personalstyrka, utstationerad personal från SNCB som arbetar hos IFB ej medräknad.

b) Skatter, löner och social trygghet: totalt 1,4 miljoner euro som förfallit till betalning men inte betalats ut (från balansräkningen per den 1 januari 2003).

c) Avsättningar och uppskjutna skatter: Av totalt 40,8 miljoner euro i skulder som togs upp i balansräkningen per den 31 december 2002 har det fastställts ett belopp på 34,7 miljoner euro. Avvikelsen förklaras av följande poster för vilka betalning inte skulle ha krävts in vid en eventuell avveckling av IFB:

— Terminalunderhåll: 3,3 miljoner euro.

— Underhåll inom logistikverksamheten: 0,9 miljoner euro.

— Avsättningar för omstrukturering av personal: 1,9 miljoner euro.

d) IFB:s finansiella skuld till ett sammanlagt belopp av 15 miljoner euro. För den finansiella skulden på 15 miljoner euro till kreditinstituten […] hade IFB:s kommersiella fordringar ställts som säkerhet. Av det skälet och i syfte att bevara SNCB:s kreditvärdighet på bankmarknaden är det uppenbart att skulden också skulle ha återbetalats till kreditinstituten innan det kunde bli aktuellt att återbetala SNCB:s fordringar.

e) Den kommersiella skulden gentemot andra företag än SNCB, till ett sammanlagt värde av 22,9 miljoner euro.

Av ovanstående beräkningar framgår att nettovärdet för SNCB av IFB:s tillgångar, oräknat skulderna till SNCB, bör ha uppgått till minus 39,4 miljoner euro, motsvarande värdet på de återvunna tillgångarna (37,5 miljoner euro) minus det totala beloppet för skuldåtaganden som ska betalas (76,9 miljoner euro), oräknat skulderna till SNCB.

(132) De belgiska myndigheterna anser att SNCB vid en eventuell avveckling skulle ha fått stå för kostnaden för de negativa nettotillgångarna, för att undvika att allvarligt skada sitt affärsrykte. De belgiska myndigheterna understryker i sammanhanget att merparten av IFB:s fordringsägare även är kunder, leverantörer, fordringsägare, gäldenärer och samarbetsparter till SNCB.

(133) Dessutom skulle, fortfarande enligt den belgiska regeringen, en avveckling av IFB:s verksamhet ha lett till betydande sociala skulder gentemot SNCB motsvarande uppskattningsvis 530 heltidsekvivalenter ([17]). Dessa 530 heltidsekvivalenter fördelar sig som följer:

— En grupp på cirka 50 personer av SNCB:s utstationerade personal hos IFB, som skulle ha återgått till SNCB vid en eventuell konkurs.

([17]) Vid beräkningen av de sociala skulderna har man inte beaktat de effekter en konkurs i IFB skulle ha fått på den ekonomiska intressegrupperingen OCHZ vad avser IFB:s sociala skulder. När en medlem av den ekonomiska intresseföreningen går i konkurs medför det nämligen att intresseföreningen i fråga måste upplösas.

— En annan grupp på cirka 480 heltidsekvivalenter hos SNCB som var beroende av att IFB fortsatte med sin verksamhet för sina arbetsuppgifter. Siffran bygger på följande beräkning. IFB:s andel av den totala omsättningen för SNCB:s godstrafikavdelning uppgår till 8,1 procent. Om den procentsatsen tillämpas på hela den personalstyrka vid SNCB som direkt eller indirekt var knuten till godstrafikavdelningen per den 31 december 2002 innebär det att 609 heltidsekvivalenter var beroende av IFB:s verksamhet. Av dessa 609 heltidsekvivalenter har man antagit att 129, det vill säga 21 procent, skulle kunna fortsätta arbeta trots en konkurs i IFB, till följd av SNCB:s särskilda åtgärder för att återta en del av den trafik som tidigare genererades av IFB. Siffran 21 procent motsvarar den andel anställningar som kunde bevaras vid Sabena i samband med lanseringen av SN Brussels Airlines efter Sabenas konkurs.

(134) Eftersom SNCB vid denna tidpunkt lade sista handen vid sin företagsplan ”MOVE 2007” som innebar att 10 000 arbetstillfällen, motsvarande närmare en fjärdedel av personalstyrkan, skulle försvinna mellan 2003 och 2007, anser de belgiska myndigheterna att möjligheterna att omplacera personal som blivit övertalig till följd av en avveckling av IFB:s verksamhet var i det närmaste obefintliga, både för utstationerad personal som återvände till SNCB och personal vid den kvarvarande godsverksamheten hos SNCB.

(135) Därför föreslår den belgiska regeringen att man till den direkta kostnaden för IFB:s negativa nettotillgångar ska lägga de kostnader för övertalig personal detta genererar för SNCB åtminstone under femårsperioden 2003–2007. Med en total genomsnittlig lönekostnad på 46 200 euro per heltidsekvivalent och år […] skulle den sammanlagda kostnaden för dessa sociala skulder därmed uppgå till 122,4 miljoner euro.

(136) Till stöd för sin beräkning förklarar Belgien först att personal vid SNCB som blev övertalig till följd av att IFB:s verksamhet avvecklades inte kunde avskedas, eftersom personalen hörde till kategorin fast anställda ([18]).

(137) Efter arbetsmötet den 1 juni 2006 delgav de belgiska myndigheterna kommissionen ett mindre pessimistiskt scenario när det gällde beräkningen av nettotillgångar och sociala skulder som skulle ha belastat SNCB i händelse av en avveckling av IFB. Scenariot skiljer sig från det tidigare på följande punkter:

— SNCB skulle inte ha betalat samtliga skulder, utan bara skulderna till fordringsägare som var kunder […], leverantörer […] eller samarbetspartner […] till SNCB. I så fall skulle SNCB ha betalat IFB:s skulder till ett belopp av 13 miljoner euro […].

— Den som övertog IFB:s verksamhet skulle ha fortsatt att utnyttja en stor del av SNCB:s tjänster. I så fall skulle 79 procent av de 609 heltidsekvivalenter som var anställda hos SNCB och avdelade för att indirekt stödja IFB:s verksamhet ha kunnat behålla sitt arbete. I så fall skulle SNCB:s extra sociala kostnader ha stannat vid 41,1 miljoner euro (vilket motsvarar lönekostnaden för 50 av SNCB:s utstationerade heltidsekvivalenter hos IFB och 21 procent av ovan nämnda 609 heltidsekvivalenter).

([18]) Enligt SNCB:s tjänsteföreskrifter får den fast anställda personalen inte avskedas, utom under provanställningsperioden och i samband med disciplinära förfaranden.

(138) I följande tabell redovisar de belgiska myndigheterna den beräknade totala kostnaden för SNCB vid en avveckling av IFB enligt båda dessa scenarier:

| | Nettokostnad – belopp som angivits i svaret | Skillnad vid ”optimistiska” alternativ | Nettokostnad – justerade belopp |
|---|---|---|---|
| Tillgångarnas bokförda värde | 64,6 | | 64,6 |
| Ej återvunna tillgångar | – 27,1 | | – 27,1 |
| Sociala kostnader | – 2,9 | | – 2,9 |
| Skatter, löner och social trygghet | – 1,4 | | – 1,4 |
| Avsättningar och uppskjutna skatter | – 34,7 | | – 34,7 |
| Prioriterade fordringar & övriga finansiella skulder | – 15 | | – 15 |
| *Kommersiella skulder (ej SNCB)* | *– 22,9* | *9,9* | *– 13* |
| Återvunnet värde | – 39,4 | | – 29,5 |
| *Sociala skulder för SNCB* | *– 122,4* | *81,3* | *– 41,1* |
| Nettokostnad för SNCB vid en konkursansökan från IFB | – 161,8 | | – 70,6 |

b) ***Värdering av IFB vid ett scenario med fortsatt verksamhet***

(139) Belgien föreslår att företagsvärdet för IFB vid ett scenario med ”fortsatt verksamhet” ska beräknas enligt metoden med nuvärdet för diskonterat kassaflöde (”discounted cash flows” eller ”DCF”). Beräkningen utgår från följande parametrar:

(140) DCF-analysen för en tioårsperiod grundar sig på IFB:s balansräkning per den 31 december 2002, samt på den omstruktureringsplan som utarbetades i februari-mars 2003, vars prognoser sträckte sig fram till slutet av 2005. För 2006, då IFB ska ha stabiliserats till följd av omstruktureringen, har rörelseresultatet beräknats till 3,2 procent av omsättningen. Från 2006 är arbetshypotesen en årlig tillväxt på 3 procent av omsättningen, vilket med oförändrade marginalkostnader ger en resultatökning före skatt på 3 procent. Nuvärdet för det diskonterade kassaflöde som blir resultatet har beräknats utifrån en vägd genomsnittlig kapitalkostnad (WACC) på 8 procent. Terminalvärdet har beräknats utifrån en uppskattad stadig tillväxt på 3 procent.

(141) Enligt dessa beräkningar uppgår företagsvärdet till cirka 29,1 miljoner euro (utom andelar och avsättningar), vilket framgår av diagram 4.

*Diagram 4*

**IFB:s beräknade värde utifrån nuvärde för kassaströmmar – hypoteser och resultat**

*(i miljoner euro)*

Hypoteser

— Kassaströmmarna beräknas utifrån resultatet före skatt i omstrukturerings- planen från 2003, vars prognoser sträcker sig fram till slutet av 2005.

— Resultaten har justerats som följer:

  — 2006: beräknad nettomarginal på 3,2 % (*) (vilket motsvarar ett resultat före skatt på 1,8 miljoner euro)

  — Från 2006 beräknas resultatökningen före skatt uppgå till 3 % (*).

  — Inga skatter.

  — Ränteutbetalningar på 527 000 euro för 2003 har förutsatts ligga kvar på samma nivå och lagts till vid beräkningen av resultatet.

  — Amorteringar har förutsatts ligga kvar på 2002 års nivå och lagts till vid beräkningen av resultatet.

  — Kapitalutgifter har antagits vara desamma på grundval av avskrivningarna och har kvittats mot avskrivningarna.

  — Rörelsekapitalets utveckling grundar sig på en årlig tillväxt på 3 % från 2004

— Nuvärdet på kassaströmmarna har beräknats för en tioårsperiod utifrån en vägd genomsnittlig kapitalkostnad (WACC) på 8 % (*)

| Analys av kassaströmmar | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|
| — Résultat före skatt | (5 100) | 200 | 1 000 | 1 800 | 2 149 |
| — Skatter | — | — | — | — | — |
| — Plus ränteutbetalningar | 527 | 527 | 527 | 527 | 527 |
| — Resultat före räntor och skatt | (4 573) | 727 | 1 527 | 2 327 | 2 676 |
| — Plus avskrivningar | 6 286 | 6 286 | 6 286 | 6 286 | 6 286 |
| — Driftsöverskott brutto (**) | **1 713** | **7 013** | **7 813** | **8 613** | **8 962** |
| — Investeringar i | | | | | |
| — kapitalutgifter | (6 286) | (6 286) | (6 286) | (6 286) | (6 286) |
| — rörelsekapital | 996 | (281) | (290) | (299) | (357) |
| — Fria kassaströmmar | **(3 577)** | **446** | **1 237** | **2 028** | **2 320** |
| — Aktuellt nuvärde för fria kassaströmmar | **6 962** | | | | |
| — Nuvärde för terminalvärde | **22 135** | | | | |
| — Företagsvärde | **29 096** | | | | |

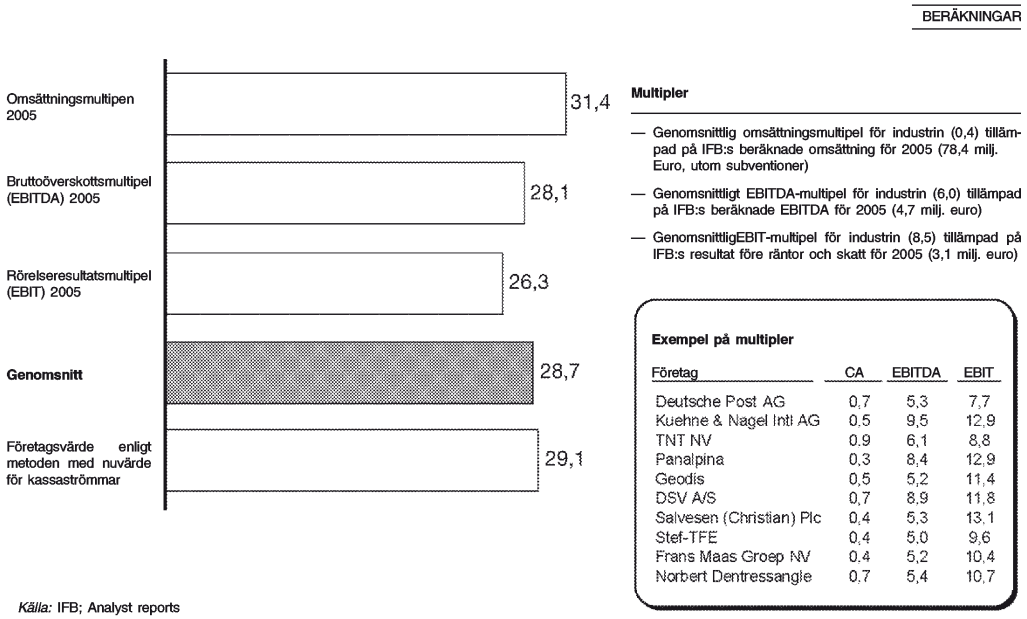
(*) Praxis inom industrin.
(**) EBITDA.

(142) Enligt den belgiska regeringen bekräftar en multipel faktoranalys (utifrån resultaten för 2005) den värdering man får vid tillämpning av DCF-metoden. Värderingen enligt ”multipelmetoden” (med mer försiktiga multipler än branschgenomsnitten) ger ett uppskattat företagsvärde på cirka 28,7 miljoner euro, såsom framgår av diagram 5.

*Diagram 5*

**ifb:s företagsvärde**

*(i miljoner euro)*




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

(143) Den belgiska regeringen anser att IFB:s faktiska resultat för 2003, 2004 och 2005 också bekräftar DCF-värderingen och att de antaganden som beräkningen utgår från var realistiska.

(144) Den belgiska regeringen anser att man till IFB:s beräknade värde utan andelar och avsättningar ska lägga IFB:s aktieinnehav, motsvarande 1,9 miljoner euro, enligt innehavets bokförda värde i IFB:s balansräkning per den 31 december 2002.

(145) IFB:s sammanlagda företagsvärde inklusive andelar skulle därmed uppgå till 31 miljoner euro den 31 december 2002.

(146) Företagsvärdet ska enligt den belgiska regeringen lämpligen minskas med uppskattningsvis 34,2 miljoner euro ([19]) i avsättningar samt den finansiella skulden på 15 miljoner euro.

(147) Detta resulterar i ett nettovärde på minus 18,2 miljoner euro för SNCB:s andelar i IFB vid ett scenario med fortsatt verksamhet. Beräkningen illustreras i diagram 6.

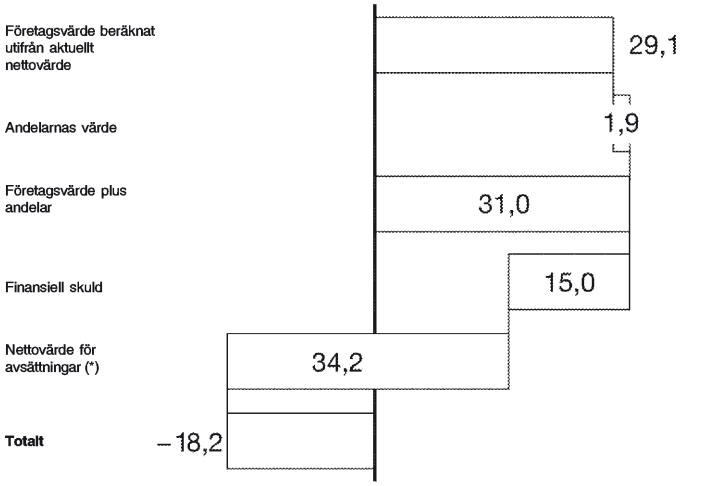
(148) Liksom i ovanstående beräkning av SNCB:s kostnader vid likvidation av IFB, beaktas i föregående beräkning inte skulderna på 63 miljoner euro i form av ej betalda fakturor under perioden 2000–2002.

([19]) Värdet utgår från nuvärdet på kassaflödet i kombination med avsättningar på 40,8 miljoner euro enligt balansräkningen per den 31 december 2002.

*Diagram 6*

**Värdering av investeringsalternativet, januari 2003**

*(miljoner euro)*




(*) Aktuellt nettovärde för de avsättningar som tas upp i balansräkningen i slutet av 2002 och betalades utmellan 2003 och 2006.

*Källa:* IFB

c) ***Jämförelse mellan de båda scenarierna och slutsats***

(149) Enligt den belgiska regeringens analys skulle dessa båda scenarier ge följande resultat:

— SNCB:s nettokostnad för IFB:s konkurs och avveckling skulle bli en nettoförlust på 161,8 miljoner miljoner euro (70,6 miljoner euro i den justerade beräkningen).

— Beslutet att investera 15 miljoner euro för att möjliggöra för IFB att fortsätta sin verksamhet ledde till en avsevärt mindre värdeförstöring för SNCB på i detta fall endast 18,2 miljoner euro, motsvarande en vinst på 143,6 miljoner miljoner euro jämfört med konkurs- och likvidationsscenariet (52,4 miljoner jämfört med den justerade beräkningen).

(150) Den belgiska regeringen anser således att SNCB genom att bevilja åtgärderna i fråga handlade som en privat investerare skulle ha gjort i en marknadsekonomi.

3.2.4 *Ingen konkurrenssnedvridning*

(151) När det gäller den del av åtgärderna som ska finansiera avvecklingen av de franska dotterföretagen anser slutligen Belgien att ett stöd vars belopp strikt begränsas till de faktiska kostnaderna efter en verksamhetsnedläggning inte kan anses medföra någon snedvridning av konkurrensen. Den delen av finansieringen skulle därmed också av samma skäl falla utanför tillämpningsområdet för artikel 87.1.

### 3.3 **Undsättningsåtgärdernas förenlighet med riktlinjerna**

3.3.1 *IFB är inget nyetablerat företag*

(152) Med tanke på att IFB grundades 1923 och 1998 genomförde en sammanslagning genom förvärv av ett bolag och en verksamhetsgren (se beskrivningen i del 2 i detta beslut) anser Belgien det vara ett obestridligt faktum att IFB har varit en juridisk person i drygt 80 år och därför inte kan anses vara ett ”nyetablerat företag”.

3.3.2 *Undsättningsåtgärderna är förenliga med 1999 års riktlinjer*

(153) Enligt den belgiska regeringen medför inte det faktum att undsättningsåtgärdernas varaktighet överstiger 12 månader att de är oförenliga med den gemensamma marknaden enligt 1999 års riktlinjer. Belgien anser att SNCB:s enda syfte med att upprätthålla undsättningsåtgärderna var att täcka tiden fram till dess att kommissionen hunnit fatta ett slutligt beslut i detta ärende.

(154) Eftersom det i punkt 24 i 1999 års riktlinjer föreskrivs att undsättningsåtgärderna ska godkännas till dess att kommissionen beslutar om omstruktureringsplanen, uppmanar de belgiska myndigheterna kommissionen att inte åberopa sig på det utdragna egna förfarandet för godkännande av undsättningsåtgärder när man kritiserar åtgärdernas längd, och godkänna undsättningsåtgärderna på grundval av punkt 24 i 1999 års riktlinjer.

(155) De belgiska myndigheterna anser att det faktum att kapitalökningen inte kunde genomföras under kommissionens utredningstid gjorde det helt nödvändigt att IFB:s i samband med undsättningsåtgärderna övergående och tillfälligt fick fortsatt anstånd med betalningarna, eftersom det enda alternativet skulle ha varit att lämna in en konkursansökan. Enligt de belgiska myndigheterna ska kommissionen under utredningen inte ha haft något att invända mot att undsättningsåtgärderna bibehölls.

3.3.3 *Omstruktureringsåtgärderna är förenliga med 1999 års riktlinjer*

3.3.3.1 Tillämplighet för 1999 års riktlinjer

(156) Belgien anser att SNCB:s åtagande om att teckna en ökning av IFB:s aktiekapital ska analyseras mot bakgrund av 1999 års riktlinjer istället för 2004 års riktlinjer.

(157) Till stöd för sin ståndpunkt hävdar Belgien att de båda villkor rörande tillämpligheten av 1999 års riktlinjer som kommissionen ställde upp i punkt 240 i beslutet om att inleda förfarandet är uppfyllda. Den slutsats kommissionen kom fram till i punkt 240 i sitt beslut om att inleda förfarandet, angående hur punkterna 102–104 i 2004 års riktlinjer i detta fall skulle tolkas, var ju att ”om SNCB beslutar att inte bevilja IFB några nya förmåner och om det kan bevisas att SNCB åtagit sig att konvertera sina fordringar till kapital innan 2004 års riktlinjer offentliggjordes, måste kommissionen granska det stöd som SNCB har beviljat IFB på grundval av 1999 års riktlinjer”.

(158) När det gäller det första villkoret påpekar Belgien att man i sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet återkallade den extra kapitalökning som anmäldes den 28 januari 2005, och att det första villkoret därmed var uppfyllt.

(159) När det gäller det andra villkoret anser Belgien det vara ställt utom tvivel att den nu föreslagna kapitalökningen i IFB skulle genomföras enligt parternas överenskommelse och omfattas av bestämmelsen om genomförandeförbud i ramavtalet av den 7 april 2003, nämligen att kommissionen måste ge sitt godkännande.

(160) För att understryka detta uppmärksammar de belgiska myndigheterna kommissionen på följande:

— Enligt punkt 4 i inledningen till ramavtalet av den 7 april 2003 har SNCB:s styrelse redan godkänt en ökning av aktiekapitalet i IFB.

— I artikel 4 i samma avtal bekräftas parternas ömsesidiga avsikt att genomföra en ökning av aktiekapitalet i IFB.

(161) När det gäller den andra punkten påminner de belgiska myndigheterna om att ett avtal enligt belgisk lagstiftning (som är tillämplig på ramavtalet) uppstår genom avtalsparternas blotta vilja och att det i artikel 4 i ramavtalet i det aktuella fallet uttryckligen och otvetydigt anges att SNCB:s och IFB båda vill genomföra en ökning av aktiekapitalet i IFB genom att retroaktivt konvertera SNCB:s fordringar på IFB till aktieandelar den 7 april 2003.

(162) De belgiska myndigheterna påminner om att skyldigheter som är förknippade med en bestämmelse om genomförandeförbud enligt belgisk lagstiftning är fullt bindande och att uppfyllandet av bestämmelsen om genomförandeförbud har en retroaktiv verkan på avtalet, som träder i kraft den dag det undertecknas.

#### 3.3.3.2 Åtgärder för att i möjligaste mån motverka konkurrenssnedvridande effekter

(163) De belgiska myndigheterna hävdar rent generellt att IFB:s marknadsandelar ligger klart under 10 procent på de marknader som berörs av det aktuella fallet. De menar därför att de konkurrenshämmande effekterna av det statliga stödet i fråga inte kan anses som betydande. De påminner bland annat om vad som står i punkt 36 i 1999 års riktlinjer om företag som får statligt stöd, nämligen att ”om företagets marknadsandel(ar) är försumbar(a), bör det inte anses föreligga någon påverkan på konkurrensen” ([20]), och att kommissionen i fråga om tillämpningen av artikel 81.1 i fördraget anser att de konkurrensbegränsande effekterna av avtal som ingås av företag vars marknadsandelar är mindre än tio procent är obetydliga ([21]).

(164) När det mer specifikt gäller verksamheten inom IFB Logistics och IFB Terminal påpekar de belgiska myndigheterna följande:

(165) Åtgärder för att motverka konkurrenssnedvridning på marknaden för lossning och lastning av varor. Den belgiska regeringen påpekar att IFB:s andel av terminalmarknaden i Antwerpenregionen är mindre än sju procent, och att terminalmarknaden i denna region under perioden 2002–2005 hade en genomsnittlig tillväxt på 10,7 procent per år, medan de volymer som transporterades av IFB bara ökade med i genomsnitt 4,1 procent per år.

(166) Den belgiska regeringen tillägger att IFB i och med genomförandet av omstruktureringsplanen avsevärt minskade sin kapacitet för lossning och lastning av varor, såsom beskrivs i del 2 i skrivelsen om att inleda förfarandet (punkterna 25–29). Med hänsyn till att samtliga sålda tillgångar med undantag för DPD-terminalen är i drift i dag anser de belgiska myndigheterna att överlåtelserna ska ses som faktiska och väsentliga kompensatoriska åtgärder. Enligt den belgiska regeringen innebär samtliga överlåtelser att IFB:s kapacitet minskar med 1,5 miljoner TEU år 2002 till 1,1 miljoner TEU i slutet av 2005, vilket motsvarar en minskning med 27 procent.

([20]) Se 1999 års riktlinjer, punkt 36.
([21]) Se särskilt riktlinjerna angående tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget, EUT C 101, 27.4.2004, s. 97, i synnerhet punkt 24.

(167) De belgiska myndigheterna tillägger att IFB:s genomförande av omstruktureringsplanen inte följdes av prisåtgärder som syftade till eller hade till effekt att öka IFB:s marknadsandel. De påpekar att IFB har höjt sina priser med i genomsnitt 4,2 procent ([22]), medan den genomsnittliga årliga inflationstakten inom industrin låg på 1,9 procent.

(168) Mildrande åtgärder på logistikmarknaden. Kommissionen menar i skrivelsen om att inleda förfarandet (punkterna 258–260) att de ”föreslagna” åtgärderna inte berörde logistikmarknaden, och att IFB skulle ha kunnat öka sin volym på denna marknad. De belgiska myndigheterna framför fem argument för att visa att man vidtagit tillräckliga mildrande åtgärder på logistikmarknaden.

(169) För det första ska IFB ha vidtagit åtgärder som lett till att företaget minskat sin kapacitet på logistikmarknaden. Det totala antalet vagnar som IFB äger eller som är långtidshyrda, minskade från 744 enheter 2002 ([23]) till 377 enheter i början av 2006 ([24]). Det rör sig alltså om en minskning med 49 procent.

(170) IFB:s minskade logistikkapacitet ska också ha berott på att IFB:s aktieinnehav i företaget CNC (nuvarande Naviland Cargo) krympt ihop från 10 procent år 2002 till nuvarande 2 procent.

(171) För det andra anser de belgiska myndigheterna att IFB:s andel av logistikmarknaden ligger långt under 5 procent, om man begränsar marknadens geografiska räckvidd till Belgien. Enligt punkt 36 i riktlinjerna är det därför befogat att ställa frågan om de konkurrenshämmande effekterna av det ifrågavarande statliga stödet kan anses vara betydande. Enligt de belgiska myndigheterna kan IFB inte anses ha någon betydande inverkan på konkurrensen på logistikmarknaden. Av samma skäl kan konkurrenssnedvridningen till följd av stödet till IFB enligt den belgiska regeringen knappast anses vara betydande, varför det endast tycks behövas mycket begränsade åtgärder för att mildra de negativa följderna för IFB:s konkurrenter.

(172) För det tredje föreslår de belgiska myndigheterna att IFB:s ökade logistikverksamhet ska sättas in i ett större perspektiv, vilket påtagligt nyanserar kommissionens påstående om att IFB ”kraftigt har ökat sin volym på denna marknad” under den aktuella perioden. Enligt de belgiska myndigheterna bör nämligen följande förhållanden beaktas:

— Inom segmentet för kombinerade transporter (intermodala transporter) har IFB:s transporterade godsvolymer ökat med 9,9 procent per år under perioden 2002–2005, vilket är mindre än den genomsnittliga årliga ökningen på 12 procent som noterats i regionen Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (ARA) under samma period.

— Inom segmentet för konventionella transporter är IFB en helt marginell aktör, och skulle så vara även om den relevanta marknaden begränsades till Belgien. IFB:s andel av marknaden ligger under 1 procent både vad gäller volym och värde.

(173) Att IFB:s omsättning har ökat inom logistikverksamheten kan enligt den belgiska regeringen också delvis förklaras genom ökningen inom undersegmentet ”bulktransporter” (gods som inte är förpackat utan transporteras i bulk). År 2003 uppgick IFB:s omsättning från bulktransporter endast till 3,3 miljoner euro. År 2004 tecknade emellertid IFB två volymmässigt stora kontrakt för bulktransporter. Det gällde dels ett kontrakt rörande transport av kol […] som genererade en omsättning på […] för 2004 och […] för 2005. Vidare gällde det ett kontrakt rörande bulktransport av granulat som ledde till en ökad omsättning på […] för 2004 och på […] för 2005. IFB skaffade sig en vinstmarginal på dessa båda kontrakt, vilket bekräftar att IFB inte ägnat sig åt några konkurrenshämmande metoder.

([22]) De genomsnittliga prishöjningarna har beräknats genom att terminalerna viktats i förhållande till omsättningen.
([23]) IFB ägde 368 vagnar och hade ingått avtal om långtidshyra av de 376 övriga vagnarna.
([24]) I början av 2006 ägde IFB 204 vagnar och hade ingått avtal om långtidshyra av 173 andra vagnar.

(174) För det fjärde anser den belgiska regeringen att det förhållandet att IFB öppnade sina terminaler för konkurrenterna på logistikmarknaden också ska anses utgöra en väsentlig mildrande åtgärd.

(175) För det femte anser den belgiska regeringen att den begränsade konkurrenssnedvridning som kan anses ha orsakats av stödet till omstrukturering av IFB ytterligare förminskas av följande faktorer:

— Avregleringen av marknaden för järnvägstransporter i Belgien. De belgiska myndigheterna har nämligen i enlighet med tillämpliga EU-bestämmelser konkurrensutsatt denna marknad (från mars 2003 vad gäller internationella transporter och därefter genomfördes en fullständig avreglering den 1 januari 2007) ([25]). Avregleringen fick märkbara effekter, vilket framgår av verksamheten inom företaget DLC och på senare tid inom SNCF:s godsdivision. Kommissionen ska i sitt beslut N 386/04, Fret SNCF, ha ansett att en sådan avreglering utgjorde en kompensatorisk åtgärd för konkurrenterna.

— Flera andra konkurrenter till SNCB/IFB (däribland Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex och ACTS) har redan fått eller väntas inom kort få sina driftstillstånd.

— SNCB (B-Cargo) erbjuder redan i nuläget tjänster för dragkraft till IFB:s konkurrenter, både när det gäller leverantörer av kombinerade transporter *(intermodala transporter*) som HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Cargo och ICF, och företag som erbjuder ”forwardingtjänster” som Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret och East Rail Expedition;

— Som kommissionen påpekade i sitt beslut i mål N 386/04, Fret SNCF, är villkoren för järnvägstransporter och vägtransporter inte likartade, utan missgynnar järnvägstransporterna.

(176) Enligt den belgiska regeringen har avregleringsåtgärderna lett till väsentligt ökad kapacitet på logistikmarknaden, vilket framgår av hur verksamheten utvecklats för IFB:s konkurrenter under perioden 2003–2005. Enligt den belgiska regeringen är konkurrensen störst inom det intermodala segmentet, där fem konkurrenter till IFB startade sammanlagt 12 nya förbindelser under den aktuella perioden.

3.3.3.3 Minsta möjliga kapitalökning

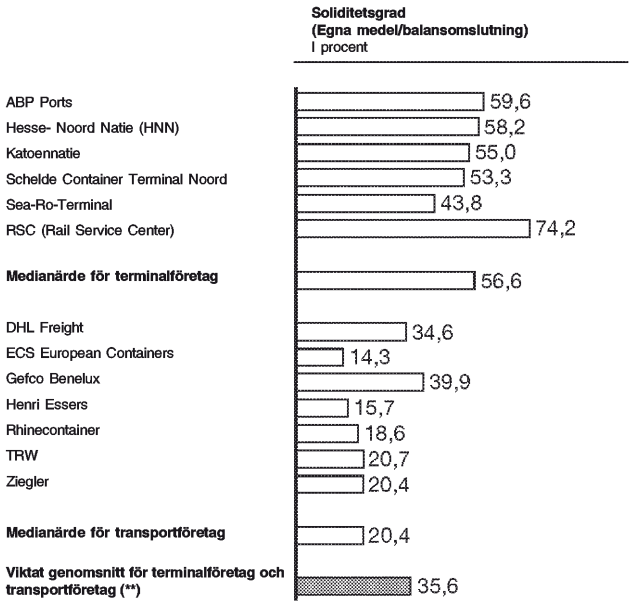
(177) Enligt den belgiska regeringen har SNCB och IFB gjort en noggrann analys av IFB:s kapitalbehov utifrån företagets resultat per den 31 december 2005 och prognoserna för 2006. Målet var att ge IFB möjlighet att fortsätta sin verksamhet på marknaderna för lossning och lastning av varor och logistik med en soliditetsgrad som var jämförbar med konkurrenternas på dessa marknader.

(178) SNCB och IFB kompletterade den information som meddelats före beslutet om att inleda förfarandet (se punkterna 265–269), med uppgifter om genomsnittlig soliditetsgrad för både IFB:s konkurrenter som driver terminaler och transportföretag som konkurrerar med IFB. Soliditetsgraden (varmed avses förhållandet mellan egna medel och balansomslutningen) för företagen ifråga redovisas i diagram 16.

([25]) Denna fullständiga konkurrensutsättning av marknaderna, som föreskrivs i direktiv 91/440/EG, genomfördes genom ett kungligt dekret av den 13 december 2005.

*Diagram 19*

**Soliditetsgrad – urval av jämförbara förtag, 2004** (*)




(*) Uppgifter från 2003 haränts för ABP, HNN et le terminal de Sea Ro - terminalen, eftersom deras årsbokslut för 2004 intehade offentliggjorts ännu.
(**) Viktat iförhållande till IFB:s utnyttjande av anläggningstillg ångar (42 % terminalverksamhet, 58 % transportverksamhet)

*Källa:* Belfirst; Amadeus; IFB

(179) Det framgår av diagram 16 att medianvärdet för terminalföretagens soliditet är 56,6 procent, medan medianvärdet för transportföretagens soliditet är 20,4 procent. Eftersom IFB är verksamt inom båda dessa områden bör IFB:s soliditetsgrad i förhållande till ovan nämnda fastställda mål vara minst 35,6 procent. Denna siffra har beräknats genom att vikta IFB:s operativa anläggningstillgångar på följande vis:

— 42 procent av IFB:s operativa anläggningstillgångar (beräknade enligt deras bokförda nettovärde, det vill säga efter avskrivningar och nedskrivningar) används till terminalverksamhet.

— 58 procent IFB:s operativa anläggningstillgångar används till transportverksamhet (”logistik”).

(180) De belgiska myndigheterna påpekar att soliditetsmålet för IFB också ligger i nivå med den faktiska soliditetsgraden för företag som Gosselin (38,9 procent) och Hupac (34,9 procent), som i likhet med IFB kombinerar terminaldrift med logistikverksamhet.

(181) Med utgångspunkt i IFB:s soliditetsmål på 35,6 procent och skulder på totalt 128,1 miljoner euro (uppskattning från den 30 juni 2006), bör ökningen av IFB:s aktiekapital enligt de belgiska myndigheternas beräkningar omfatta en konvertering av skulder till kapital på minst 95,3 miljoner euro.

3.3.3.4 IFB:s egna bidrag

(182) Enligt de belgiska myndigheterna uppgår SNCB:s totala bidrag till IFB:s omstrukturering till 95,3 miljoner euro, motsvarande den planerade kapitalökningen. Beloppet bör minskas med de summor som har beviljats till den franska delen av koncernen, motsvarande 39,1 miljoner euro. Resterande 56,2 miljoner euro skulle därmed utgöra SNCB:s bidrag till omstruktureringen av koncernens icke-franska verksamhet.

(183) De belgiska myndigheterna påpekar vidare att finansieringsbehoven för den icke-franska delen av IFB:s verksamhet under omstruktureringsperioden (från den 1 januari 2003 till den 30 juni 2006) uppgick till 106,3 miljoner euro. För att täcka dessa behov utgår 56,2 miljoner från SNCB och 50,1 miljoner i form av IFB:s egna medel. IFB:s bidrag till den totala kostnaden för omstruktureringen av verksamheten i Belgien skulle därmed hamna på 47,1 procent.

(184) Finansieringen specificeras i följande tabell:

**Finansieringsbehov och finansieringskällor**

*(hypotes enligt vilken konverteringen av fordringen på 63 milj. euro till aktier utgör en "omstruktureringskostnad")*

*(EUR '000)*

| | | Omstrukturerad del | Avveckling i Frankrike | Totalt |
|---|---|---|---|---|
| Period:1.1.2003–30.6.2006 | | | | |
| | | | | |
| A | **FINANSIERINGSBEHOV** | | | |
| A.1 | Omstruktureringskostnad | | | |
| A.1.1 | Rörelseförlust brutto ("cash drain") oräknat effekter i form av produktivitetsvinster | – 27 916 | | – 27 916 |
| | (motsvarande rörelseförlusten brutto för 2002; proportionell beräkning för 6 mån. 2006) | | | |
| A.1.2 | Exceptionella kostnader | – 32 | | – 32 |
| A.2 | Kapitalbehov under omstruktureringsperioden | | | |
| A.2.1 | Variation i rörelsekapitalbehov (ökning) | – 7 685 | – 8 000 | – 16 559 |
| A.2.2 | Ersättningsinvesteringar i icke-finansiella anläggningstillgångar | – 6 611 | | – 8 611 |
| A.2.3 | Investeringar i finansiella anläggningstillgångar (andelar) | – 782 | – 1 700 | – 2 482 |
| A.3 | Återbetalning av skulder och ränta | | | |
| A.3.1 | Till andra (finansiella) fordringsägare än SNCB | | | |
| A.3.1.1 | Betalning av ränta | – 2 351 | | – 2 351 |
| A.3.1.2 | Betalning av finansiell skuld | – 16 559 | | – 16 559 |
| A.3.2 | Till SNCB | | | |
| A.3.2.1 | Återbetalning av skuld som uppstod före 2003 | – 33 200 | – 29 900 | – 53 000 |
| A.3.2.2 | Betalning 30.6.2005 sur la dette antérieure à 2003 | – 5 800 | – 5 200 | – 11 000 |
| A.3.2.3 | Betalning av ackumulerad ränta per den 30.06.2005 på skuld som uppstod före 2003 | – 2 200 | – 300 | – 2 500 |
| A.3.2.4 | Betalning av ränta för andra kvartalet 2005 och första kvartalet 2006 | – 3 100 | – 2 100 | – 6 200 |
| A.4 | Skatter (avstämning för beskattningsåret 1999) | – 77 | | – 77 |
| | | | | |
| | ***Totalt behov (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)*** | ***– 106 313*** | ***– 47 100*** | ***– 153 413*** |
| | | | | |
| | | | | |

*(EUR '000)*

| | | Omstrukturerad del | Avveckling i Frankrike | Totalt |
|---|---|---|---|---|
| B | **FINANSIERINGSKÄLLOR** | | | |
| B.1 | SNCB:s finansieringskällor | | | |
| B.1.1 | Kredit (skall konverteras till aktirkapital) | 13 300 | 1 700 | 15 000 |
| B.1.2 | Kapitalökning (utöver konverteringen av krediten) | 42 920 | 37 380 | 90 300 |
| | ***Kapitalökning (utöver konverteringen av krediten)*** | ***56 220*** | ***39 080*** | ***95 300*** |
| | | | | |
| B.2 | Finansiering med IFB:s egna medel: | | | |
| B.2.1 | Produktivitetsvinster | | | |
| B.2.1.1 | Produktivitetsvinster | 26 167 | | 26 167 |
| B.2.1.2 | Rörelseöverskott brutto för 2004, 2005 och 2006 | 10 429 | | 10 429 |
| B.2.2 | Rörelseöverskott brutto för 2004, 2005 och 2006 | 1 368 | | 1 368 |
| B.2.3 | Variation i rörelsekapitalbehov (minskning) | 2 687 | | 2 687 |
| B.2.4 | Försäljning av icke-finansiella anläggningstillgångar (främst OCHZ-terminalen 2004) | 4 771 | | 4 771 |
| B.2.5 | Försäljning av finansiella anläggningstillgångar (andelar) | 1 267 | 8 020 | 9 287 |
| B.2.6 | Finansiell skuld gentemot kreditinstitut | 3 300 | | 3 300 |
| B.2.7 | Exceptionnella intäkter | 1 105 | | 1 105 |
| | ***IFB:s totala bidrag (delsumma för B.2)1 + B.2)*** | ***50 093*** | ***8 020*** | ***58 113*** |
| | | | | |
| | ***Finansieringkällor totalt (B.1 + B.2)*** | ***106 313*** | ***47 100*** | ***153 413*** |
| | | | | |
| | | | | |
| | SNCB:s andel av finansieringen (i procent) | 52,9 % | | |
| | IFB:s andel av finansieringen (i procent) | 47,1 % | | |
| | | EGET BIDRAG | PRIVAT INVESTERARE | |

(185) Belgien gör följande påpekanden angående tabellen.

(186) Finansieringsbehoven hänför sig till följande kategorier:

— Direkta omstruktureringskostnader (avsnitt A.1): Dessa kostnader omfattar i huvudsak kumulerade rörelseförluster brutto (”cash drain”) bortsett från produktivitetsvinsterna. Om man inte beaktar de produktivitetsvinster IFB uppnådde under genomförandet av sin omstruktureringsplan, skulle rörelseförlusterna brutto för 2003, 2004 och 2005 ha legat kvar på samma nivå som 2002, motsvarande ett årligt finansieringsbelopp på 8 miljoner euro, såsom framgår av nedanstående tabell. Vid en hypotetisk kapitalökning den 30 juni 2006 begränsas finansieringsbehovet för 2006 till halva detta belopp. Utslaget på hela omstruktureringsperioden uppgår de rörelseförluster brutto som IFB skulle ha haft om produktiviteten inte hade ökat till 27,9 miljoner euro.

*(i tusental euro)*

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 Prognos | 2006 Budget (fram till 30.6) | Perioden 2003 till 30.6.2006 kumulativ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Rörelseresultat | (47 357) | (2 960) | 5 740 | 3 007 | 1 213 | |
| + Avskrivningar och nedskrivningar av anläggningstillgångar | 6 286 | 5 139 | 2 585 | 1 605 | 802 | |
| + Nedskrivningar av omsättningstillgångar | 6 433 | (258) | (1 851) | (554) | 0 | |
| + Avsättningar | 26 662 | (4 670) | (1 599) | (980) | 460 | |
| Rörelseresultat brutto | (7 976) | (2 749) | 4 875 | 3 079 | 2 475 | 7 680 |
| Rörelseförlust brutto (”cash drain”) oräknat effekter i form av produktivitetsvinster | | (7 976) | (7 976) | (7 976) | (3 988) | (27 916) |

— Kapitalbehov under omstruktureringen (variation i rörelsekapitalbehov och investeringsbehov under omstruktureringen, avsnitt A.2): dessa kostnader består av nödvändiga investeringar under omstruktureringsperioden. Det har varit nödvändigt att öka rörelsekapitalet för att finansiera pågående arbete, jämna ut skillnaden mellan kommersiella fordringar och skulder och bibehålla tillräcklig likviditet. Ersättningsinvesteringar i materiella anläggningstillgångar har varit nödvändiga för att kunna fortsätta IFB:s verksamhet under genomförandet av omstruktureringsplanen. Syftet har inte varit att öka IFB:s kapacitet utan snarare att investera i förnyelse av uttjänta tillgångar som har avskrivits fullt ut och olika investeringar som bilar, datorer, smärre upprustning av byggnader osv. Investeringen på 0,6 miljoner euro i finansiella anläggningstillgångar 2004 hade samband med omstruktureringen av dotterföretaget IFB Maritime Germany: IFB Maritime Germany köptes upp av Haeger & Schmidt International vars aktieinnehav i RKE överfördes till IFB.

— Återbetalning av skulder och ränta (avsnitt A.3): Utöver ränta och återbetalning av finansiella skulder till kreditinstitut återfinns i denna kategori ränta och återbetalning av skulder till SNCB. Skulden på 33,2 miljoner euro utgör den del av skulden på 63 miljoner euro som inte hänför sig till de franska dotterföretagen. Räntan på 1,4 miljoner euro som ska betalas 2006 ska inte ingå i kapitalökningen (för att få ner kapitalökningen till ett minimum). Övrig ränta (om totalt 9,7 miljoner euro) ska ingå i kapitalökningen. All denna ränta hänför sig till skulder i samband med IFB:s icke-franska verksamhet.

— Skatter (avsnitt A.4): De skatter som betalades 2004 utgör en avstämning för beskattningsåret 1999.

(187) Enligt Belgien har finansieringsbehoven till en del täckts av IFB och till en del av SNCB. När det gäller IFB:s bidrag (avsnitt B.2) lämnar Belgien följande kompletterande upplysningar:

— Under omstruktureringsperioden uppnådde IFB betydande produktivitetsvinster (se avsnitt B.2.1). Härigenom förbättrades rörelseresultatet brutto, med följd att 2002 års förlust reducerades under 2003 och helt försvann 2004, 2005 och 2006. Dessutom fick man ett överskott 2004 och 2005, och så bör även vara fallet 2006. Resultaten bekräftar de prognoser som gjordes utifrån de uppgifter IFB förfogade över när omstruktureringsplanen utarbetades (se punkt 74 och 75 i detta beslut).

— Olika finansiella intäkter (avsnitt B.2.2) till ett belopp av 1,4 miljoner euro. Dessa finansiella intäkter härrör från ränta som IFB har kunnat ackumulera på sina bankkonton. Intäkterna kunde förutses när omstruktureringsplanen utarbetades, eftersom den motsvarar ”Euribor-räntan” för de belopp som IFB hade rimlig anledning att förvänta sig på sina konton med tanke på förutsägelserna i omstruktureringsplanen.

— Exceptionella intäkter (avsnitt B.2.8) till ett belopp av 1,1 miljon euro. Dessa exceptionella intäkter härrör från IFB:s realisationsvinster från försäljningen av 263 Eaos-vagnar […]. När omstruktureringsplanen utarbetades 2003 kunde dessa realisationsvinster förutses, eftersom det rådde stor efterfrågan på Eaos-vagnar på marknaden på grund av ökad efterfrågan på denna typ av vagnar i Östeuropa.

— Under 2004 och 2005 frigjorde IFB cirka 2,7 miljoner euro genom sitt sjunkande rörelsekapitalbehov (avsnitt B.2.3).

— IFB finansierade delvis omstruktureringskostnaderna genom att sälja av tillgångar (avsnitt B.2.4 och B.2.5). Bortsett från försäljningen av olika relativt obetydliga tillgångar utgörs denna del av bidraget huvudsakligen av 2004 års avveckling av de tillgångar som användes vid OCHZ-terminalen. Samäganderätten (50 procent) till dessa tillgångar som utnyttjades av OCHZ överläts […] (se avsnitt B.2.4 för 2004) och IFB återvann ett extra belopp på 0,9 miljoner euro i rörelsekapital av OCHZ (se avsnitt B.2.5 för 2004).

— År 2003 fick IFB ett banklån på 2 miljoner euro av ING Bank (se avsnitt B.2.6). År 2006 finansierade IFB köpet av ”reach stackers” genom ett externt lån på 1,3 miljoner euro.

(188) Belgien anser sig ha bidragit till omstruktureringsplanen med egna medel enligt vad som krävs i 1999 års riktlinjer.

## 4. BEDÖMNING

### 4.1 Bedömning av om undsättnings- och omstruktureringsåtgärderna utgör statligt stöd

(189) Enligt artikel 87.1 i fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

#### 4.1.1 *Stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel*

(190) Den fråga som först måste besvaras är om SNCB:s finansiella stöd till IFB har utgjort ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel”. Enligt EG-domstolens rättspraxis (domstolens dom i målet *Stardust Marine* ([26]), ska detta kriterium anses vara uppfyllt om det för det första är fråga om statliga medel och om stödet för det andra kan tillskrivas staten, i detta fall Belgien.

##### 4.1.1.1 Statliga medel

(191) Kommissionen konstaterar att SNCB är ett offentligt företag i den mening som avses i artikel 2 i direktiv 80/723/EEG: den belgiska staten äger 100 procent av SNCB:s tecknade egenkapital och styrelsen, liksom den verkställande ledamoten, utses av kungen genom kungörelse som behandlats i ministerrådet. Kriterierna i artikel 2.2 a och c i direktivet är därmed uppfyllda.

(192) Det bör mot den bakgrunden påpekas att det ”följer av domstolens rättspraxis att artikel 87.1 EG omfattar alla likvida medel som myndigheterna faktiskt kan använda för att stödja företag […]. Följaktligen är det så att även om de aktuella beloppen inte permanent disponeras av staten är det förhållandet att de fortlöpande kontrolleras av staten och således kan disponeras av behöriga nationella myndigheter tillräckligt för att de skall kunna anses utgöra statliga medel.” ([27]).

(193) I sin skrivelse om att inleda förfarandet (punkterna 136–139) har kommissionen därför bedömt att de belopp som har ställts till IFB:s förfogande ska anses utgöra statliga medel.

([26]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i målet Frankrike mot kommissionen, ovan nämnt i fotnot 12, punkt 37.

([27]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i målet Frankrike mot kommissionen, ovan nämnt i fotnot 12, punkt 37.

(194) Belgien bestrider slutsatsen att alla medel som SNCB förfogar över ska anses utgöra statliga medel. Kommissionen besvarar de tre argument som Belgien anför på följande vis:

(195) Den föreslagna åtskillnaden mellan den del av SNCB:s medel som används för att fullgöra uppdraget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och den del som används för företagets kommersiella verksamhet är inte relevant mot bakgrund av Stardust-domen. Denna dom avsåg nämligen medel i en offentlig bank, vilket tydligt visar att medel som ett offentligt företag använder till kommersiell verksamhet också kan utgöra statliga medel.

(196) Argumentet att SNCB:s tillgångar inte kan disponeras av Belgien, utan har avsatts för föremålet för SNCB:s verksamhet, kan inte heller det godtas. Det faktum att Belgien äger 100 % av aktierna i SNCB, att SNCB hela tiden kontrolleras av det offentliga och att staten när som helst kan besluta att privatisera företaget, visar att SNCB:s tillgångar står till den belgiska statens förfogande. Kommissionen noterar också att den belgiska staten utser ledamöterna i tillsynsrådet liksom den verkställande ledamoten, något som skänker viss kontroll över företaget.

(197) Argumentet att de åtgärder som SNCB beviljat IFB inte skulle medföra någon förlust av den belgiska statens tillgångar är i sak felaktigt. Eftersom Belgien äger SNCB minskar alla dåliga investeringar som minskar SNCB:s värde också den belgiska statens tillgångar.

(198) Kommissionen drar således slutsatsen att de granskade åtgärderna har finansierats med statliga medel.

#### 4.1.1.2 Huruvida åtgärderna kan tillskrivas staten

(199) När det gäller frågan om åtgärderna måste tillskrivas den berörda staten påpekas det i Stardust-domen att ”endast det faktum att ett offentligägt företag kontrolleras av staten är under sådana omständigheter inte tillräckligt för att anse att de åtgärder som företaget vidtagit, till exempel sådana stödåtgärder som här är aktuella, skall tillskrivas staten. Det är vidare nödvändigt att undersöka om de offentliga myndigheterna skall anses ha varit delaktiga på ett eller annat sätt i dessa åtgärder” ([28]).

(200) Enligt domstolens rättspraxis ska således kriteriet att åtgärden kan tillskrivas staten undersökas av kommissionen i varje enskilt fall. Domstolen hävdar att det ”i allmänhet (är) mycket svårt för en utomstående att i ett konkret fall bevisa att ett sådant företag faktiskt har vidtagit stödåtgärder på myndigheternas begäran”. Enligt samma rättspraxis finner domstolen att ”det kan härledas ur omständigheterna i det enskilda fallet och det sammanhang i vilket åtgärden vidtagits att en stödåtgärd som vidtagits av ett offentligägt företag kan tillskrivas staten ([29]).

(201) Domstolen förtydligar sedan några kriterier som kan användas för att visa att stödet kan tillskrivas staten:

”Av dessa skäl finner domstolen att det kan härledas ur omständigheterna i det enskilda fallet och det sammanhang i vilket åtgärden vidtagits att en stödåtgärd som vidtagits av ett offentligägt företag kan tillskrivas staten. Domstolen har i detta hänseende redan beaktat att företaget i fråga inte kunde fatta det klandrade beslutet utan att ta hänsyn till myndigheternas krav (se särskilt domen i det ovannämnda målet van der Kooy m.fl. mot kommissionen, punkt 37). Domstolen har även beaktat att, bortsett från de omständigheter av institutionell karaktär som band de offentliga företagen till staten, skulle dessa företag, vilka förmedlat stödet, ta hänsyn till anvisningarna av en comitato interministeriale per la programmazione economica” (CIPE) (domen av den 21 mars 1991 i det ovannämnda målet C-303/88, Italien mot kommissionen, punkterna 11 och 12, och av den 21 mars 1991 i det ovannämnda målet C-305/89, Italien mot kommissionen, punkterna 13 och 14).

Andra omständigheter kan även vara av vikt för att avgöra om en stödåtgärd som vidtagits av ett offentligägt företag skall tillskrivas staten. Bland dessa omständigheter märks huruvida företaget införlivats med den offentliga förvaltningen, vilken verksamhet företaget bedriver och om denna utövas på marknaden under normala konkurrensvillkor i förhållande till privata företag, frågan om företagets organisationsform är offentligrättslig eller om det omfattas av den allmänna bolagsrätten, hur starkt inflytande myndigheterna har över företagets förvaltning och alla omständigheter som i det enskilda fallet pekar mot att de offentliga myndigheterna är delaktiga eller att det är osannolikt att de inte är delaktiga i en åtgärd. Åtgärdens omfattning, dess innehåll och villkoren för dess genomförande skall även beaktas.” ([30]).

(202) I sin skrivelse om att inleda förfarandet (punkterna 140–150) har kommissionen när det gäller frågan om huruvida stödet kan tillskrivas staten gjort åtskillnad mellan perioden före ingåendet av ramavtalet den 7 april 2003 och perioden efter det att avtalet hade ingåtts. Med tanke på Belgiens synpunkter verkar det mer befogat att skilja mellan följande tre perioder:

([28]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i målet Frankrike mot kommissionen, se fotnot 12, punkterna 52 och 55.

([29]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i målet Frankrike mot kommissionen, se fotnot 12, punkterna 53 och 54.

([30]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i målet Frankrike mot kommissionen, se fotnot 12, punkterna 55–57.

— Perioden före den 19 juli 2002 (datum då SNCB:s styrelse beslutade att godkänna beviljandet av ett likviditetsförskott och godkände att en ökning av aktiekapitalet i IFB var ”trolig”).

— Perioden mellan den 19 juli 2002 och den 20 december 2002 (datum då SNCB:s styrelse beslutade att godkänna principen om en ökning av aktiekapitalet i IFB och gav ledningsgruppen klartecken att förhandla om ramavtalet av den 7 april 2003).

— Perioden efter den 20 december 2002.

**Perioden före styrelsens beslut av den 19 juli 2002**

(203) När det gäller perioden före styrelsebeslutet är frågan huruvida det tysta medgivande som SNCB:s ledning (ledningsgruppen) gav uttryck för genom att inte avkräva IFB betalning för tillhandahållandet av transporttjänster från år 2000 kan tillskrivas den belgiska staten. I sin skrivelse om att inleda förfarandet (punkterna 141–142) säger sig kommissionen tvivla på att beslutet att godkänna den systematiska icke-betalningen av fakturor under perioden från slutet av 2000 till början av 2003 fattades utan de belgiska myndigheternas medverkan.

(204) Enligt den belgiska regeringens svar informerades inte SNCB:s styrelse om detta förfarande förrän den 19 juli 2002, och regeringens ombud informerades vid samma tillfälle. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från andra berörda parter.

(205) Kommissionen har i förhandlingsreferaten från deputeradekammaren och senaten den 6 mars 2002, den 24 januari 2002 och den 28 februari 2002 hittat kommentarer om IFB i samband med den mer övergripande diskussionen bland ledamöter och senatorer om konkurrensutsättningen av järnvägsmarknaden och ABX-ärendet. Kommissionen har därför bett den belgiska regeringen att översända de utredningar från Boston Consulting Group och Team Consult som nämndes vid dessa diskussioner, liksom den belgiska regeringens beslut av den 22 februari 2002, som också var föremål för diskussioner.

(206) Vid en analys av dessa handlingar har det inte gått att hitta några indicier på att den belgiska regeringen påverkat SNCB:s beslut om IFB:s framtid.

(207) Nästa fråga är att ta reda på om det tysta medgivandet hos ledningen för ett offentligt företag, sådant det beskrivs i punkt 203 i detta beslut, kan tillskrivas den belgiska staten när det saknas indicier på att myndigheterna specifikt ingripit i den rådande krissituationen.

(208) Genom 1993 års lag etableras SNCB som ett offentligt aktiebolag och enligt denna lag ska SNCB:s ledning, det vill säga den verkställande ledamoten och ledamöterna i ledningsgruppen, driva företaget självständigt utan inblandning av de offentliga myndigheterna. Eftersom det saknas konkreta bevis för att staten har ingripit i hanteringen av IFB-frågan måste kommissionen dra slutsatsen att beslutet i SNCB:s ledning att medge att IFB inte betalade sina fakturor under perioden från slutet av 2000 till juli 2002 inte ska tillskrivas den belgiska staten.

**Perioden mellan styrelsens beslut av den 19 juli 2002 och styrelsens beslut av den 20 december 2002**

(209) Den 19 juli 2002 fick SNCB:s styrelse och det däri ingående regeringsombudet som företräder Belgiens intressen i styrelsen veta att IFB inte hade betalat sina fakturor sedan slutet av 2000, och godkände att IFB beviljades ett förskott på 2,5 miljoner euro under andra kvartalet 2002.

(210) Mot den bakgrunden måste kommissionen kontrollera om beslutet i SNCB:s styrelse kan tillskrivas Belgien med ledning av de kriterier som fastställdes genom rättspraxis i Stardust-domen. I det aktuella fallet handlar det med andra ord om att kontrollera om det faktum att regeringen var företrädd genom ett ombud i styrelsen räcker för att beslutet ska tillskrivas den belgiska staten, trots att ombudet inte i konkret handling medverkade till den ifrågavarande åtgärden. Det framgår dock av de uppgifter kommissionen förfogar över att det varken vid utredningen av ärendet eller av synpunkterna från tredje part går att visa att den belgiska regeringen har försökt påverka styrelsens beslut av den 19 juli 2002. SNCB är ett självständigt offentligt aktiebolag med en självständig förvaltning gentemot den belgiska staten. När det gäller det faktum att regeringen företräds av ett ombud i SNCB:s styrelse noterar kommissionen att ombudet hade en begränsad funktion (se även revisionsrättens rapport i denna fråga ([31]). Regeringens ombud var endast behörigt att ingripa i beslutet av den 19 juli 2002 om det fanns risk för att det skadade genomförandet av SNCB:s uppdrag att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Med tanke på stödets belopp (2,5 miljoner euro) och utformning (likviditetsförskott med ränta) måste det konstateras att beslutet inte var av den arten att det skadade genomförandet av SNCB:s uppdrag att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

([31]) Revisionsrätten: *Le bon emploi des deniers publics par la S.N.C.B* (SNCB – riktig användning av offentliga medel), revisionskontroll genomförd enligt representanthusets resolution av den 11 maj 2000, Bryssel, maj 2001.

(211) Med beaktande av dessa omständigheter drar kommissionen slutsatsen att det förskott på 2,5 miljoner euro som SNCB beviljade IFB för att bibehålla en kommersiell verksamhet utan något samband med de allmännyttiga tjänsterna inte kan tillskrivas den belgiska staten.

(212) Kommissionen drar slutsatsen att det i förevarande fall inte finns några indicier vad avser den offentliga förvaltningens inblandning, verksamhetens art och förhållanden som gör det möjligt att fastställa att styrelsens beslut av den 19 juli 2002 om att bevilja IFB ett förskott på 2,5 miljoner euro kan tillskrivas den belgiska staten.

**Perioden efter styrelsens beslut av den 20 december 2002**

(213) Den 20 december 2002 beslutade styrelsen att ingå ett ramavtal med IFB som skulle omfatta både undsättnings- och omstruktureringsåtgärder, och utmynna i en ökning av IFB:s aktiekapital.

(214) När kommissionen analyserade ärendet i sin skrivelse om att inleda förfarandet (punkterna 143–150) framkom tre konkreta indicier på att den belgiska staten kunde tillskrivas dessa undsättnings- och omstruktureringsåtgärder till förmån för IFB:

— Omstruktureringsplanen förelades den belgiska staten för godkännande.

— Tidningsartiklar visar att den belgiska regeringen utövat ett stort inflytande över SNCB under 2003.

— Omfattning, innehåll och villkor i ramavtalet av den 7 april 2003.

(215) I sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet bestrider de belgiska myndigheterna att dessa tre indicier skulle vara tillräckliga för att fastställa att staten kan tillskrivas åtgärderna i den mening som avses Stardust-domen. Kommissionen upprepar i det följande innehållet i dessa indicier och förklarar varför den belgiska regeringens argument inte kan godtas.

a) *De offentliga myndigheternas godkännande (punkt 56 i Stardust-domen)*

(216) I sina domar i målen *Van der Kooy* ([33]), *Italien mot kommissionen* ([34]) och *kommissionen mot Frankrike* ([35]), drog domstolen slutsatsen att stödet skulle tillskrivas staten på grund av att beviljandet av stödet hade förelagts de offentliga myndigheterna för godkännande. I *Van der Kooy*-domen är detta förhållande i sig skäl nog att fastställa att åtgärden ska tillskrivas staten; i domarna i målen *Italien mot kommissionen* och *kommissionen mot Frankrike* är det godkännandet i kombination med andra omständigheter som visar de offentliga myndigheternas inflytande ([36]). I kommissionens beslut *Space Park Development GmbH*, som var det första där Stardust-domen tillämpades, drog kommissionen slutsatsen att stödet skulle tillskrivas staten, även utifrån det förhållandet att lånet i fråga måste godkännas av delstatsmyndigheterna i Bremen ([37]). Att en åtgärd föreläggs medlemsstaten för godkännande utgör således en omständighet som talar för att åtgärden ska tillskrivas staten.

(217) I det aktuella fallet är SNCB:s och IFB:s styrelser enligt artikel 2 i ramavtalet skyldiga att förelägga den belgiska staten omstruktureringsplanen för godkännande ([37]). Detta utgör således ett första indicium på att den belgiska staten ska tillskrivas SNCB:s beslut om att omstrukturera IFB.

(218) Den belgiska regeringen hävdar att SNCB och IFB när allt kom omkring inte följde ramavtalets bestämmelser om att förelägga den belgiska regeringen omstruktureringsplanen för godkännande, eftersom det skulle ha skadat SNCB:s kommersiella självständighet.

([33]) Domstolens dom av den 2 februari 1988 i de förenade målen C-67/85, C-68/85 och 70/85, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV m.fl. mot kommissionen, REG 1988, s. 219.

([34]) Domstolens domar av den 21 mars 1991 i mål C-303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433 och mål C-305/89, REG 1991, s. I-1603.

([35]) Domstolens dom av den 30 januari 1985 i mål 290/83, kommissionen mot Frankrike, REG 1985, s. 439.

([36]) Nämligen det faktum att staten utsett ledningen i fråga om domarna i målen *kommissionen mot Italien*, att finansieringen skett genom en offentlig institutuion, att villkoren för att bevilja stöd motsvarar villkoren för vanligt statligt stöd, att regeringen presenterade stödet som något som ingick i ett statligt åtgärdspaket i fråga om målet *kommissionen mot Frankrike*.

([37]) Kommissionens beslut av den 17 september 2003 om det statliga stöd som Tyskland beviljat till förmån för Space Park Development GmbH, EUT L 61, 27.2.2004, s. 66, skäl 30.

([37]) Som en påminnelse lyder artikel 4 som följer: Parterna bekräftar att de avser att verkställa följande åtgärder förutsatt att de överensstämmer med en omstruktureringsplan som har godkänts av deras respektive styrelse, av den belgiska staten och om så krävs av EU, samt med förbehåll för att IFB:s aktieägare ger sitt samtycke.

(219) Såsom redan har förklarats i skrivelsen om att inleda förfarandet (punkterna 146 och 147) gör inte detta faktiska förhållande att indiciet på att stödet ska tillskrivas den belgiska staten förlorar sin giltighet. Det förefaller uteslutet att de båda avtalsparterna SNCB och IFB skulle ha tagit med en sådan klausul i avtalet om den belgiska regeringen inte utövade inflytande av det slag som avses.

(220) Det faktum att den belgiska regeringen hävdar att den aldrig formellt rådfrågades om omstruktureringen räcker inte för att utesluta att den haft en informell påverkan på den belgiska regeringen under utarbetandet av ramavtalet av den 7 april 2003, och det går heller inte att utesluta att ett godkännande har skett. Det bekräftas av vad domstolen påpekade i Stardust-domen: ”På grund av dessa nära relationer mellan staten och det offentligägda företaget är det (…) i allmänhet mycket svårt för en utomstående att i ett konkret fall bevisa att ett sådant företag faktiskt har vidtagit stödåtgärder på myndigheternas begäran.” Därför utgör själva det förhållandet att det i ett avtal mellan parterna föreskrivs att den belgiska staten ska ge sitt godkännande ett tydligt indicium på den belgiska regeringens inblandning.

(221) I sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet förklarar den belgiska regeringen att bestämmelsen i artikel 2 i ramavtalet inte berörde omstruktureringsplanen i sig, utan det meddelande genom vilket Belgien skulle anmäla ramavtalet till kommissionen.

(222) Kommissionen anser inte att detta argument är övertygande. Om avtalsparternas enda tanke var att Belgien skulle anmäla ramavtalet för kommissionen skulle de uttryckligen ha skrivit detta i artikel 2 i avtalet. Den belgiska regeringens tolkning strider mot avtalets lydelse.

(223) Kommissionen drar därför slutsatsen att artikel 2 i avtalet förutsätter att åtgärderna ska godkännas av de belgiska myndigheterna och utgör ett indicium på att åtgärderna i fråga ska tillskrivas den belgiska staten.

b) *Tidningsartiklar*

(224) Ytterligare indicier som talar för att den belgiska regeringen varit inblandad i ärendet finns också i olika tidningsartiklar ([38]). I en artikel publicerad i *La libre Belgique* den 19 maj 2003 ([39]) citeras pressavdelningen på SNCB, som förklarar att Belgien ännu inte hade anmält undsättningsåtgärderna till kommissionen den 19 maj 2003, trots att ramavtalet undertecknades den 7 april 2003, vilket berodde på att ”den federala myndigheten måste få säga sitt”. I en artikel som publicerades i mars 2003 på webbplatsen www.cheminots.be, omnämns Karel Vinck, dåvarande verkställande ledamot för SNCB, i anslutning till ABX- och IFB-ärendena på följande sätt: ”Han kräver ett tillräckligt manöverutrymme för att kunna förvalta bolaget”. Det underförstådda budskapet är att SNCB:s ledning ansåg att staten ingrep för mycket i dessa ärenden.

(225) Belgien argumenterar mot detta indicium. När det gäller artikeln i *La libre Belgique* hävdar man enligt artikel 2 i ramavtalet att den federala myndigheten bara skulle yttra sig om den belgiska regeringens meddelande till kommissionen, genom vilket ramavtalet skulle anmälas. Texten i tidningsartikeln och pressmeddelandet från SNCB kan emellertid inte misstolkas. Om pressavdelningen vid SNCB enbart hade velat att den belgiska regeringen skulle godkänna en informationstext avsedd för kommissionen skulle man ha skrivit att det problem som skulle lösas bara var en ren formsak och inte ett problem i sak.

(226) När det gäller Karel Vincks uttalanden anser de belgiska myndigheterna att de inskränker sig till förvaltningen av uppdraget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Detta förefaller inte sannolikt, eftersom han i första hand intervjuades angående ABX- och IFB-ärendena, som berör SNCB:s kommersiella verksamhet och inte uppdraget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, något som den belgiska regeringen själv erkänner.

c) *Ramavtalets omfattning, innehåll och villkor*

(227) I ett mer övergripande perspektiv erinrar kommissionen om ovan citerade punkt 56 i Stardust-domen, enligt vilken det är nödvändigt att beakta ”alla omständigheter som i det enskilda fallet pekar mot att de offentliga myndigheterna är delaktiga eller att det är osannolikt att de inte är delaktiga i en åtgärd. Åtgärdens omfattning, dess innehåll och villkoren för dess genomförande skall även beaktas” för att kunna fastställa om en åtgärd ska tillskrivas medlemsstaten, med följd att ramavtalets omfattning, innehåll och villkor utgör ytterligare indicier på att åtgärden ska tillskrivas staten.

(228) Belgien argumenterar mot detta tredje indicium och upprepar sitt påstående att SNCB är helt självständigt i alla sina beslut, med undantag för förvaltningen av de allmännyttiga tjänsterna.

([38]) Tidningsartiklar kan utgöra indicier på att åtgärder ska tillskrivas staten, se besluten *ABX Logistics*, EUT C 9, 14.1.2004, s. 12 och *Sniace SA*, EUT L 108, 30.4.2003, s. 35.

([39]) ”Inter Ferry Boats delas i två grenar”, rubrik den 19 maj 2003 på webbplatsen www.lalibre.be

(229) Kommissionen anser att 1993 års lag genom vilken SNCB:s ställning som offentligägt aktiebolag slås fast förvisso tillförsäkrar SNCB självständighet i sin kommersiella verksamhet. Kommissionen erinrar dock om att regeringens ombud deltar i alla styrelsesammanträden och kan vända sig till de belgiska myndigheterna för att upphäva ett styrelsebeslut om en fråga som strider mot fullgörandet av uppdraget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster om detta beslut ”är till […] skada för utförandet av allmännyttiga tjänster”.

(230) Såsom redan har förklarats anser kommissionen att beslutet att bevilja ett likviditetsförskott på 2,5 miljoner euro inte kunde överklagas av regeringens ombud, eftersom åtgärdens belopp och utformning gjorde att det inte kunde skada genomförandet av uppdraget att tillhanda allmännyttiga tjänster.

(231) Bedömningen bör bli en annan i fråga om beslutet att investera närmare 100 miljoner euro i ett konkursfärdigt bolag. Beslutet borde ha fått regeringens ombud att ingripa, eller åtminstone informera de belgiska myndigheterna så att de formellt eller informellt kunde agera, som man exempelvis gjorde år 2000 när det gällde investeringar i den italienska grenen av ABX.

(232) Kommissionen anser följaktligen att ramavtalets omfattning, innehåll och villkor i kombination med regeringsombudets närvaro och befogenheter också utgör ett indicium på att stödet ska tillskrivas staten.

d) *Slutsats*

(233) Kommissionens slutsats är följaktligen att åtgärderna i fråga ska tillskrivas den belgiska staten vad avser perioden efter SNCB:s styrelsebeslut av den 20 december 2002.

(234) Kommissionen måste därför undersöka om de åtgärder som SNCB vidtog till förmån för IFB efter den 20 december 2002 medförde någon fördel för mottagaren eller om SNCB tvärtom handlade som en försiktig investerare skulle ha gjort i en marknadsekonomi.

4.1.2 *Fördel för stödmottagaren enligt principen om en försiktig investerare i en marknadsekonomi*

(235) Kommissionen måste undersöka om SNCB:s styrelsebeslut den 20 december 2002 om att öka IFB:s aktiekapital genom att konvertera förfallna fordringar och bevilja undsättningsåtgärder, som fick SNCB att underteckna ramavtalet med IFB den 7 april 2003, medförde någon ekonomisk fördel för IFB eller om beslutet skulle ha kunnat fattas av en privat investerare i en marknadsekonomi.

(236) Eftersom SNCB:s beslut att inte längre kräva att IFB skulle betala sina fakturor under perioden från slutet av 2000 till december 2002 och SNCB:s beslut att bevilja ett förskott på 2,5 miljoner euro inte kan tillskrivas Belgien, finns det inte längre skäl att i detalj granska dessa beslut.

(237) Som en påminnelse bestod undsättningsåtgärderna av följande åtgärder:

— Beviljandet av en betalningsfrist för skulder på 63 miljoner euro.

— Beviljandet av en kredit på 15 miljoner euro.

— Beviljandet av ett förskott som kan återkrävas på 5 miljoner euro.

(238) Omstruktureringsåtgärderna omfattade avveckling av dotterföretagen i Frankrike och omstrukturering och fortsatt drift av verksamheten i Belgien. Finansieringen av dessa åtgärder säkerställdes i första hand genom undsättningsåtgärderna och enligt vad som föreskrevs i omstruktureringsplanen skulle denna finansiering långsiktigt garanteras genom att följande fordringar konverterades till aktiekapital:

— Konvertering till aktiekapital av skulder på 63 miljoner euro för vilka en betalningsfrist har beviljats.

— Konvertering av en kredit på 15 miljoner euro till aktiekapital.

— Konvertering till aktiekapital av den upplupna räntan på betalningsfristen och krediten.

(239) För att avgöra om SNCB har handlat som en privat investerare skulle ha gjort i en marknadsekonomi finns det skäl att bedöma om en privat investerare av jämförbar storlek, som befinner sig i en liknande situation och under likartade förhållanden som SNCB, skulle ha kunnat förfara på samma sätt ([40]).

([40]) Dom av den 21 mars 1991 i mål C-305/89, *Italien mot kommissionen*, punkterna 19 och 20.

(240) Domstolen har påpekat att även om den privata investeraren inte med nödvändighet har samma beteende som en vanlig investerare som placerar kapital i syfte att det på mer eller mindre kort sikt ska förränta sig, så bör beteendet åtminstone överensstämma med det hos ett privat holdingbolag eller en privat företagskoncern som arbetar utifrån en strukturell, global eller sektorsinriktad strategi och vägleds av mer långsiktiga lönsamhetsperspektiv ([41]). Domstolen har påpekat att kommissionen är skyldig att ”göra en fullständig analys av samtliga relevanta omständigheter i den omtvistade transaktionen och dess sammanhang” för att ta reda på om staten har agerat som en försiktig investerare skulle ha gjort i en marknadsekonomi ([42]).

(241) I sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet anser Belgien att SNCB:s beslut att kräva att IFB avvecklar de franska dotterföretagen i koncernen och SNCB:s beslut att kräva att IFB omstrukturerar och fortsätter driva sin verksamhet i Belgien är beslut som en privat investerare i en marknadsekonomi skulle ha fattat.

(242) Kommissionen anser emellertid att den relevanta frågan inte är att ta reda på om IFB genom att avveckla sina dotterföretag i Frankrike och omstrukturera och fortsätta driva sin verksamhet i Belgien har agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi, utan att ta reda på om SNCB:s beslut att finansiera dessa båda åtgärder är ett beslut som en privat investerare skulle ha tagit.

(243) Under 2002/2003 skulle SNCB således besluta om det sammantaget var mindre kostsamt att finansiera omstruktureringen av IFB (som inbegrep en avveckling av dotterföretagen i Frankrike och fortsatt drift av verksamheten i Belgien) eller om det var mindre kostsamt att försätta IFB i konkurs. Kommissionen anser enligt fast praxis att en privat investerare skulle ha fortsatt driva ett dotterföretag om det vid en jämförelse mellan kostnaden för en avveckling av dotterföretaget och kostnaderna för omstrukturering av detsamma visar sig att kostnaderna för en avveckling är högre än kostnaderna för en omstrukturering ([43]).

(244) I första hand bör det därför fastställas vilka kostnader SNCB skulle få vid båda dessa scenarier – en omstrukturering respektive en avveckling av IFB.

#### 4.1.2.1 Kostnader för en omstrukturering av IFB

(245) I det första scenariot satsar SNCB 95,3 miljoner euro på att finansiera omstruktureringen av IFB genom att avstå från att driva in fordringar som konverteras till aktiekapital. Efter denna omstrukturering innehar SNCB 100 procent av aktierna i ett företag värderat till 31 miljoner euro, men med 34,2 miljoner euro i avsättningar, och 15 miljoner euro i finansiella skulder (bortsett från skulderna gentemot SNCB), vilket ger ett företagsvärde netto på minus 18 miljoner euro. Kommissionen anser att dessa beräkningar, som grundar sig på erkända metoder, är realistiska.

(246) Kommissionen konstaterar följaktligen att SNCB vid en hypotetisk försäljning av IFB endast skulle ha kunnat få ett negativt försäljningspris.

#### 4.1.2.2 Hypotetiska kostnader för en likvidation av IFB

(247) Även i det andra scenariot avstår SNCB från att driva in sina 95 miljoner i fordringar. Belgien menar vidare att SNCB, på grundval av tillgängliga uppgifter vid den tidpunkt då ramavtalet ingicks den 7 april 2003, vid en likvidation av IFB:s belgiska verksamhet skulle ha belastats av en ytterligare kostnad på mellan 70,6 och 161,8 miljoner euro. Beloppet motsvarar de belopp som i normala fall skulle ha kunnat återvinnas genom likvidering av tillgångar (37,5 miljoner euro) minus kostnaderna för likvidering av IFB:s skulder (67–76,9 miljoner euro) och kostnader för övertalig personal vid SNCB (41,1–122,4 miljoner euro) till följd av verksamhetsnedläggningen vid IFB.

(248) Kommissionen delar inte denna analys. I första hand ifrågasätter man att SNCB skulle ha tvingats betala IFB:s samtliga skulder. Vidare ifrågasätter man det belopp för ökade sociala kostnader som Belgien har beräknat.

**SNCB:s ansvar för IFB:s skulder**

(249) I motsats till vad Belgien hävdar innebär inte det faktum att IFB hade ett negativt substansvärde (återvinningsvärde av tillgångar minskat med värdet av skulder som kan utkrävas) att SNCB vid en eventuell konkurs skulle ha behövt betala företagets skulder. Kommissionen erinrar om att ett företag som IFB i princip ska uppfylla sina skyldigheter med bolagets egen förmögenhet. Aktieägarnas ansvar för bolagets skyldigheter sträcker sig i normala fall inte längre än till aktiekapitalet och påverkar således inte de olika aktieägarnas egna förmögenheter. Det är endast i undantagsfall och på strikta villkor som det enligt lagstiftningen i vissa länder finns en möjlighet för tredje man att vända sig till aktieägarna ([44]).

([41]) Dom av den 21 mars 1991 i mål C-305/89, *Italien mot kommissionen* , punkterna 19 och 20.

([42]) Dom av den 6 mars 2003 i de förenade målen T-228/99 ochT-233/99, *WestLB Girozentrale mot kommissionen*, REG 2003, s. II-435, punkt 2251.

([43]) Se kommissionens beslut av den 7 december 2005, nr C 53/03, Belgien, omstrukturering av företaget *ABX Logistics*, punkt 196 ff.

([44]) Se beslutet om att utvidga förfarandet, nr C 53/03, Belgien, *ABX Logistics*, punkt 61.

(250) Vid en hypotetisk konkurs i IFB skulle SNCB därför ha förlorat sitt aktiekapital, men inte ha tvingats ersätta IFB:s övriga fordringsägare. Den kostnad SNCB i egenskap av aktieägare skulle ha haft för IFB:s konkurs skulle därmed ha varit noll, och inte mellan 29,5 och 39,4 miljoner euro som de belgiska myndigheterna hävdar.

(251) Mot bakgrund av kommissionens beslutspraxis tillstår emellertid kommissionen att ett företag i SNCB:s situation kanske skulle ha behövt ta på sig kostnader i egenskap av andra funktioner än den som aktieägare ([45]). I det aktuella fallet rör det sig främst om följande kostnader:

— I egenskap av fordringsägare kommer SNCB att förlora sina fordringar på IFB, åtminstone vad avser SNCB:s andel av IFB:s skulder som inte täcks av tillgångar. Med beaktande av SNCB:s roll i avvecklingen av IFB kan kommissionen godta att den risken värderas till ett belopp motsvarande SNCB:s samtliga fordringar på IFB, det vill säga 95 miljoner euro.

— Med tanke på att SNCB är ett moderföretag kan kommissionen möjligen godta att det vore klokt av företaget att betala en del av de obetalda skulderna till IFB:s leverantörer, som även är SNCB:s leverantörer, för att värna sitt anseende.

(252) Det är därför lämpligt att beräkna det högsta belopp som SNCB skulle ha kunnat få betala i den egenskapen. Belgien anser själv att SNCB:s eventuella merkostnader härvidlag inte bör överskrida 13 miljoner euro. I realiteten skulle de faktiska merkostnaderna ha kunnat bli lägre, eftersom IFB:s fordringsägare först skulle ha fått tillbaka en del av sina fordringar i samband med företagets likvidation, och bara ha fått ersättning från SNCB för resterande belopp. Tretton miljoner euro ska därför anses utgöra ett högsta belopp.

**Sociala merkostnader för SNCB**

(253) Kommissionen anser att det i princip kan vara befogat för en privat investerare i en marknadsekonomi som måste välja mellan att finansiera en omstrukturering av sitt dotterföretag och försätta det i konkurs att beakta kostnaderna för en personalnedskärning, om denna personalnedskärning är en direkt och undviklig följd av att dotterföretaget försätts i konkurs.

(254) Belgien drar slutsatsen att beslutet att försätta IFB i konkurs skulle ha lett till en överbemanning på 530 anställda hos SNCB. Av dessa var 50 utstationerade hos IFB, och 480 anställda inom SNCB där de ägnade sig åt uppgifter som var nödvändiga för att IFB skulle kunna fortsätta sin verksamhet. Att minska SNCB:s personal med 530 anställda skulle ha medfört kostnader på 122,4 miljoner euro, motsvarande 230 000 euro per anställd. Beräkningen förklaras mer ingående i del 3 i detta beslut.

(255) Kommissionen anser att det inte är realistiskt att anta att SNCB endast skulle ha kunnat överta 21 procent av den trafik som tidigare drevs av IFB. För det första är det en mycket stark utveckling på de marknader där IFB verkar, vilket Belgien också påpekar i sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet, (11 procents tillväxt på marknaden för lossning och lastning av varor, 12 procents tillväxt på marknaden för kombinerade transporter). Det verkar därför troligt att IFB:s konkurrenter skulle ha köpt upp IFB:s tillgångar, för att kunna fortsätta verksamheten.

(256) I det fallet skulle IFB:s köpare ha behövt tjänster i form av godstransporter på järnväg. Med tanke på att SNCB har en mycket stark position på marknaden för internationella godstransporter från Belgien och med tanke på att företaget har monopol på marknaden för nationella godstransporter i Belgien (fram till den 1 januari 2007) anser kommissionen att IFB:s köpare skulle ha valt SNCB som järnvägstransportföretag, åtminstone för en stor del av sina behov. Det förefaller därför troligt att SNCB även vid en hypotetisk konkurs i IFB skulle ha kunnat ta över en stor del av den järnvägstrafik som förvaltades av IFB.

(257) Kommissionen noterar vidare att det finns en växande marknad för järnvägstransporter. Det verkar därför rimligt att anta att SNCB skulle ha kunnat växa i samma takt som marknaden, vilket skulle ha möjliggjort ett successivt återtag av de 50 utstationerade anställda hos IFB.

(258) Sammanfattningsvis anser kommissionen att Belgien inte på ett övertygande sätt har kunnat visa att SNCB skulle ha haft en överbemanning på 480 anställda i händelse av en konkurs i IFB, och att det inte skulle ha varit möjligt att återta de 50 anställda som var utstationerade hos IFB.

(259) På grundval av de uppgifter Belgien har lämnat anser kommissionen att SNCB i det andra scenariot avstår från att återkräva sina fordringar till ett värde av högst 95,3 miljoner euro (på samma sätt som i det första scenariot) och därutöver har kostnader på högst 13 miljoner euro.

4.1.2.3 Slutsats

(260) Eftersom SNCB i båda scenarierna avstår från sina fordringar på IFB till ett värde av 95,3 miljoner euro, har

([45]) Se kommissionens beslut av den 7 december 2005, nr C 53/03, Belgien, omstrukturering av företaget *ABX Logistics*, punkt 204 ff.

Belgien inte kunnat visa att SNCB genom att välja det första alternativet (en finansiering av omstruktureringen) som innebär att SNCB väljer att äga ett företag vars negativa värde bedöms uppgå till minus 18 miljoner euro, har gjort ett ekonomiskt försiktigt val jämfört med det andra scenariet (likvidation), för vilket de enda merkostnader som kunnat bevisas i samband med detta förfarande beräknas uppgå till högst 13 miljoner euro.

(261) Kommissionens slutsats är att Belgien inte har kunnat visa att SNCB har agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi när man har fattat ett beslut som kan tillskrivas den belgiska staten om att finansiera omstruktureringen och fortsatt drift av IFB:s verksamhet i Belgien och en avveckling av IFB:s verksamhet i Frankrike.

4.1.3 *Konkurrenssnedvridning och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna*

(262) Kommissionen måste analysera situationen på den berörda marknaden och stödmottagarnas marknadsandelar på marknaden i fråga, liksom hur det finansiella stödet kan påverka konkurrensläget ([46]).

(263) I det aktuella fallet har det finansiella stödet beviljats ett företag som är verksamt på konkurrensutsatta marknader, och som konkurrerar med andra aktörer i flera medlemsstater, vilket framgår av del 2 i detta beslut. Det finansiella stödet snedvrider därmed eller riskerar att snedvrida konkurrensen och hotar att påverka eller påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(264) Den belgiska regeringen bestrider i sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet att de båda kriterierna i artikel 87.1 är uppfyllda, eftersom de menar att kommissionen inte har framlagt några bevis för en sådan konkurrenssnedvridning.

(265) Kommissionen vill uppmärksamma de belgiska myndigheterna på att det i artikel 87.1 talas om åtgärder som hotar att snedvrida konkurrensen. Kommissionen behöver därför inte framlägga bevis för att konkurrensen har snedvridits, utan ska på ett övertygande sätt förklara om det finns risk för sådan snedvridning, vilket man också gör i skrivelsen om att inleda förfarandet (punkterna 212 och 213) liksom i detta beslut.

4.1.4 *Slutsats: förekomst av statligt stöd*

(266) Kommissionen anser sammanfattningsvis att SNCB:s finansiering av omstruktureringen av IFB (i Belgien) och avvecklingen av företagets verksamhet i Frankrike, i form av konverteringen av 95,3 miljoner euro i skulder till aktiekapital, ska anses utgöra statligt stöd.

([46]) Domstolens dom av den 13 mars 1985 i de förenade målen 296/82 och 318/82, *Konungariket Nederländerna och Leeuwarder Papierwarenfabriek mot kommissionen,* REG 1985, s. 809, punkt 24.

4.2 **Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden**

(267) Enligt artikel 87.3 c i fördraget kan följande stöd anses förenligt med den gemensamma marknaden: ”stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset”.

(268) Det stöd som Belgien har beviljat genom SNCB kan anses förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c, mot bakgrund av hur kommissionen tolkar bestämmelsen i sina riktlinjer från 1999 och 2004.

4.2.1 *Undsättningsstödets förenlighet med den gemensamma marknaden*

(269) Endast åtgärderna i form av likviditetsstöd kan anses förenliga med den gemensamma marknaden i egenskap av undsättningsstöd. I det aktuella fallet består likviditetsstödet av den beviljade betalningsfristen, krediten och förskottet som kan återkrävas.

(270) En inledande svårighet är att veta vilken version av riktlinjerna som ska tillämpas. Den senaste versionen av riktlinjerna trädde i kraft den 10 oktober 2004. Under kapitel 7 om ”tillämpningsdatum och varaktighet” kan man läsa följande:

”(102) Kommissionen kommer att tillämpa dessa riktlinjer med verkan från och med den 10 oktober 2004 till och med den 9 oktober 2009.

(103) De anmälningar som registrerats hos kommissionen före den 10 oktober 2004 granskas emellertid enligt de villkor som gällde när anmälan gjordes.

(104) Kommissionen kommer att granska förenligheten med den gemensamma marknaden av alla undsättnings- eller omstruktureringsstöd som beviljas utan kommissionens godkännande och därmed i strid med artikel 88.3 i fördraget på grundval av dessa riktlinjer om stödet, eller en del av det, beviljades efter det att riktlinjerna offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning.”

(271) Likviditetsstödet beviljades den 7 april 2003 genom ingåendet av ett ramavtal mellan IFB och SNCB. Stödet beviljades utan föregående anmälan till kommissionen, vilket innebär att det strider mot artikel 88.3 i fördraget. Bedömningen av om stödet är förenligt med den gemensamma marknaden i egenskap av undsättningsstöd ska därför göras utifrån 1999 års riktlinjer.

(272) I punkt 23 i 1999 års riktlinjer definieras följande fem villkor som gäller för att undsättningsstöd ska kunna anses förenliga med den gemensamma marknaden:

”a) De skall bestå av likvida medel i form av lånegarantier eller lån. I båda fallen skall låneräntan minst motsvara de räntor som gäller för lån till sunda företag, och i synnerhet den referensränta som kommissionen tillämpar.

b) De skall vara knutna till lån, vars återbetalningstid inte överstiger tolv månader från och med den sista låneutbetalningen till företaget.

c) De får endast ges på grundval av allvarliga sociala problem och får inte skapa allvarliga negativa så kallade spillover-effekter i andra medlemsstater.

d) Medlemsstaten skall i samband med anmälan förbinda sig att inom sex månader från och med beviljandet av undsättningsstödet till kommissionen lämna en omstruktureringsplan, en likvidationsplan eller ett bevis på att lånet helt och hållet återbetalats och/eller att garantin inte längre gäller.

e) Stödbeloppen skall begränsas till vad som är nödvändigt för att upprätthålla driften av företaget (t.ex. täcka lönekostnader och kostnader för insatsvaror under den period för vilken stödet beviljats).”

(273) Återbetalningstiden enligt ramavtalet är tolv månader. Den belgiska regeringen informerade emellertid kommissionen om att tidsfristen genom en tyst överenskommelse mellan parterna förlängdes fram till den tidpunkt då kapitalökningen skulle ske.

(274) Mot bakgrund av den omständigheten ansåg kommissionen i sitt beslut om att inleda förfarandet (punkterna 232 och 233) att kriteriet i punkt 23 b inte var uppfyllt, och att stödet i form av likvida medel inte kunde godkännas som undsättningsstöd.

(275) Belgien ifrågasätter denna juridiska bedömning utifrån tre argument. För det första anser man att SNCB bibehöll undsättningsåtgärderna i det enda syftet att ge kommissionen möjlighet att avsluta granskningen av ärendet NN 9/2004. Belgien åberopar sig på punkt 24 i riktlinjerna enligt vilken undsättningsåtgärderna ska godkännas till dess att kommissionen beslutar om omstruktureringsplanen. De belgiska myndigheterna uppmanar följaktligen kommissionen att inte åberopa handläggningstiden för det egna förfarandet för godkännande av undsättningsåtgärder som skäl för att ifrågasätta att åtgärderna bibehålls, och att godkänna undsättningsåtgärderna på grundval av punkt 24 i 1999 års riktlinjer till dess att kommissionen har fattat beslut om omstruktureringsplanen.

(276) Kommissionen anser att detta argument saknar relevans. Följande gäller nämligen enligt punkt 24 i 1999 års riktlinjer: ”Undsättningsstöd godkänns till att börja med för en period på högst sex månader, eller, om medlemsstaten lämnar in en omstruktureringsplan under den tiden, tills dess att kommissionen beslutar om den planen. Efter det ursprungliga godkännandet och i vederbörligen motiverade undantagsfall kan kommissionen på begäran av medlemsstaten godkänna en förlängning av den inledande tidsperioden på sex månader.”

(277) Kommissionen vill påpeka att Belgien införde omstruktureringsstödet den 7 april 2003. Tidsfristen på sex månader för att lämna in omstruktureringsplanen löpte således ut den 6 oktober 2003. Eftersom de belgiska myndigheterna lämnade in omstruktureringsplanen till kommissionen vid ett möte den 12 december 2003 respekterade de inte den tidsfrist som anges i punkt 24 i riktlinjerna.

(278) De belgiska myndigheternas andra argument, nämligen att de ska ha försett kommissionen med alla uppgifter som krävdes för att fatta beslut om undsättningsstödet genom sitt meddelande av den 12 augusti 2003, är inte heller det relevant. Det faktum att kommissionen vid flera tillfällen har begärt kompletterande upplysningar visar att uppgifterna från Belgien inte var fullständiga.

(279) Vad gäller de belgiska myndigheternas argument att kommissionen aldrig ska ha haft några invändningar mot att undsättningsåtgärderna tillfälligt bibehölls räcker det att påminna om att kommissionen i sina skrivelser av den 13 oktober 2003 och av den 26 januari 2005 infogade följande varning: kommissionen ”uppmärksammar de belgiska myndigheterna på den bestämmelse om genomförandeförbud vad avser artikel 88.3

i EG-fördraget som föreskrivs i artikel 3 i rådets förordning (EG) 659/99, enligt vilken nya stödåtgärder inte får införas förrän kommissionen har fattat eller anses ha fattat ett beslut om att godkänna sådant stöd. Jag vill vidare påminna de belgiska myndigheterna om att allt stöd som genomförs i strid mot denna bestämmelse kan komma att återkrävas från stödmottagaren enligt artikel 14 i nämnda förordning".

(280) Kommissionen drar därför slutsatsen att de stöd i form av likvida medel som SNCB beviljat IFB överskrider den tidsfrist på 12 månader som föreskrivs i punkt 23 b i 1999 års riktlinjer, samt att de belgiska myndigheterna inte lämnade in omstruktureringsplanen till kommissionen inom tidsfristen på sex månader, enligt punkt 24 i 1999 års riktlinjer. Stödet från SNCB kan därför inte godkännas som undsättningsstöd. Det skulle dock kunna vara förenligt med den gemensamma marknaden som omstruktureringsstöd.

4.2.2 *Omstruktureringsstödets förenlighet med den gemensamma marknaden*

(281) Återigen uppstår frågan om vilken version av riktlinjerna som är tillämplig. I sitt beslut om att inleda förfarandet (punkt 240) ansåg kommissionen att om SNCB beslutar att inte bevilja IFB några nya förmåner, och om det kan bevisas att SNCB åtagit sig att konvertera sina fordringar till aktiekapital innan 2004 års riktlinjer offentliggjordes, så borde kommissionen i sitt slutliga beslut granska SNCB:s stöd till IFB på grundval av 1999 års riktlinjer.

(282) De belgiska myndigheterna hade i sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet informerat kommissionen om att SNCB avstod från sin apportegendom till IFB i form av SNCB:s aktieinnehav i bolaget TRW, och återkallar sin anmälan av den 28 februari 2005. Kommissionen konstaterar därför att SNCB har beslutat att inte bevilja IFB nya förmåner, utan begränsar sig till att konvertera sina fordringar till aktiekapital.

(283) Det bör fastställas om SNCB åtog sig att konvertera sina fordringar till aktiekapital innan 2004 års riktlinjer offentliggjordes. De belgiska myndigheterna har i sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet visat att SNCB:s åtagande om att konvertera sina fordringar till aktiekapital enligt belgisk lagstiftning var bindande redan den 7 april 2003, då ramavtalet ingicks, och det förhållandet att åtagandet var kopplat till ett villkor i form av en bestämmelse om genomförandeförbud, nämligen att stödet måste anmälas till kommissionen och godkännas av kommissionen, påverkade inte åtagandets bindande och slutgiltiga karaktär. Såsom de belgiska myndigheterna har visat har åtagandet retroaktiv verkan förutsatt att bestämmelsen om genomförandeförbud är uppfylld. SNCB:s åtagande att konvertera sina fordringar till aktiekapital var således bindande från den 7 april 2003.

(284) Eftersom de båda villkoren är uppfyllda drar kommissionen slutsatsen att 1999 års riktlinjer bör tillämpas i det aktuella fallet. Slutsatsen överensstämmer för övrigt med analysen i beslutet om att inleda förfarandet (punkt 240), där kommissionen drar följande slutsats:

"[…] om SNCB beslutar att inte bevilja IFB några nya förmåner och om det kan bevisas att SNCB åtagit sig att konvertera sina fordringar till kapital innan 2004 års riktlinjer offentliggjordes, måste kommissionen granska det stöd som SNCB har beviljat IFB på grundval av 1999 års riktlinjer." ([47])

(285) För att ett företag ska kunna få omstruktureringsstöd måste det först vara stödberättigat enligt riktlinjerna. För att vara stödberättigat ska det vara fråga om ett företag i svårigheter. Begreppet förklaras närmare i 1999 års riktlinjer (punkterna 4 och 5):

"(4) I dessa riktlinjer anser kommissionen emellertid att ett företag är i svårigheter om det inte med egna finansiella medel eller med medel från ägare/aktieägare eller långivare kan hejda förluster som utan ingripanden från de offentliga myndigheterna leder till att företaget med största sannolikhet försätts i konkurs på kort eller medellång sikt.

(5) Oavsett storlek anses ett företag enligt dessa riktlinjer under alla omständigheter befinna sig i svårigheter

a) om det är fråga om ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna."

([47]) Beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet – Statligt stöd C 46/05, punkt 240.

(286) Såsom redan har visats i beslutet om att inleda förfarandet (punkt 225) hade IFB enligt årsbokslutet för 2002 ett tecknat kapital på 48 miljoner euro och den ordinarie verksamheten gav ett negativt resultat före skatt på 50 miljoner euro. Aktiekapitalet hade följaktligen förlorats när SNCB i april 2003 beslutade att bevilja stöd. Eftersom mer än hälften av det tecknade kapitalet vid denna tidpunkt hade förlorats och mer än en fjärdedel under de senaste tolv månaderna, är IFB ett företag i svårigheter i den mening som avses i punkterna 4 och 5 i riktlinjerna.

(287) Vidare får företaget inte vara ett nybildat företag. Begreppet förklaras närmare i 1999 års riktlinjer (punkt 7).

> ”(7) Enligt dessa riktlinjer har ett nybildat företag inte rätt till undsättnings- eller omstruktureringsstöd ens om dess finansiella ställning inledningsvis är svag. Detta gäller i synnerhet när ett nytt företag uppstått genom likvidation av ett befintligt företag eller övertagande av detta företags tillgångar.”

(288) Enligt beskrivningen i del 2 i detta beslut bildades IFB den 1 april 1998 genom sammanslagning av företaget Ferry Boats SA och företaget Inter Ferry SA, varefter den ombildade enheten utökades med ”järnvägsavdelningen” vid företaget Edmond Depaire SA. I sin skrivelse om att inleda förfarandet (punkterna 218–223) uttryckte kommissionen tvivel avseende frågan om det nya företaget IFB fortfarande var samma juridiska person som ett av dessa tre företag, eller om det hade nybildats 1998.

(289) I sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet slog de belgiska myndigheterna fast att IFB fortfarande var samma juridiska person som Ferry Boats SA, som registrerades 1923. Kommissionen drar därför slutsatsen att IFB inte är något nybildat företag i den mening som avses i punkt 7 i 1999 års riktlinjer.

(290) I punkt 3.2.2 i 1999 års riktlinjer anges de villkor som ska vara uppfyllda för att ett omstruktureringsstöd ska godkännas. Villkoren är som följer:

— Omstruktureringsplanen ska göra det möjligt att återställa företagets långfristiga lönsamhet inom en rimlig tid.

— Åtgärder måste vidtas för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna av stödet för konkurrenterna.

— Stödet ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering.

— Kommissionen måste genom regelbundna och detaljerade rapporter som medlemsstaten lämnar in kunna försäkra sig om att omstruktureringsplanen genomförs på ett riktigt sätt.

— Omstruktureringsstöd får endast beviljas en enda gång.

#### 4.2.2.1 Omstruktureringsplanen ska återställa företagets långfristiga lönsamhet

(291) När det gäller villkoret att omstruktureringsplanen ska återställa företagets långfristiga lönsamhet anges följande i 1999 års riktlinjer:

> ”(31) Stödet beviljas under förutsättning att den omstruktureringsplan som kommissionen skall ha godkänt för varje enskilt stöd genomförs.
>
> (32) Omstruktureringsplanen, som skall ha en så kort varaktighet som möjligt, skall göra det möjligt att återställa företagets långfristiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten. Omstruktureringsstödet måste således knytas till en genomförbar omstruktureringsplan som medlemsstaten förbinder sig att följa. Denna plan skall läggas fram för kommissionen tillsammans med alla närmare upplysningar och i synnerhet en marknadsundersökning. Förbättringen av lönsamheten skall i första hand uppnås genom de interna åtgärder som anges i omstruktureringsplanen. Den får endast vara baserad på externa faktorer, såsom pris- och efterfrågeförändringar som företaget självt inte i högre grad kan påverka, om de antaganden som gjorts beträffande marknadens utveckling allmänt erkänns. En omstrukturering skall innebära att företaget överger de verksamheter som förblir olönsamma även efter omstruktureringen.
>
> (33) I omstruktureringsplanen beskrivs de omständigheter som ledde till att företaget hamnade i svårigheter, vilket gör det möjligt att bedöma om de föreslagna åtgärderna är lämpliga. I planen beaktas bland annat det nuvarande läget och den väntade utvecklingen vad gäller utbud av och efterfrågan på de berörda produkterna på marknaden baserat på optimistiska, pessimistiska och neutrala antaganden, samt företagets särskilda starka och svaga sidor. Den gör det möjligt för företaget att övergå till en ny struktur som ger det utsikter till långsiktig lönsamhet och möjligheter att fungera med egna resurser.

(34) Omstruktureringen skall medföra en omvandling i företaget så att det när omstruktureringen väl är genomförd kan bära alla sina kostnader, inbegripet avskrivningar och finansiella kostnader. Den nuvärdesberäknade avkastningen på eget kapital i det omstrukturerade företaget måste vara tillräcklig för att företaget skall vara i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft."

(292) Kommissionen har i sitt beslut om att inleda förfarandet (punkterna 242–247) dragit slutsatsen att Belgien hade lämnat in en omstruktureringsplan som uppfyllde de kriterier som anges i riktlinjerna, och uttryckte därför inget tvivel på att det kriteriet var uppfyllt. Sedan förfarandet inleddes har kommissionen inte fått in några synpunkter från berörda parter som ger anledning att ifrågasätta denna slutsats.

(293) Kommissionen påpekar att företaget IFB har kunnat visa sin ekonomiska hållbarhet både i den omstruktureringsplan som lades fram 2003 och genom sina därefter uppnådda resultat. Kommissionen drar därför samma slutsats som i sitt beslut om att inleda förfarandet (punkt 271), nämligen att kriteriet om att omstruktureringsplanen ska återställa företagets lönsamhet är uppfyllt.

(294) Såsom framgår av punkt 290 i detta beslut är emellertid villkoret att omstruktureringsplanen ska återställa företagets lönsamhet inte tillräckligt; det är också nödvändigt att fastställa att stödet inte har medfört otillbörlig konkurrenssnedvridning.

4.2.2.2 Förebyggande av otillbörlig konkurrenssnedvridning

(295) När det gäller att förebygga otillbörlig konkurrenssnedvridning anges följande i 1999 års riktlinjer (punkterna 35–39):

"(35) Åtgärder måste vidtas för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna av stödet för konkurrenterna. I annat fall måste stödet anses 'strida mot det gemensamma intresset' och därmed som oförenligt med den gemensamma marknaden.

(36) Detta villkor tar sig vanligtvis uttryck i att företaget måste begränsa sin närvaro på sin marknad eller sina marknader när omstruktureringsperioden är slut. Om den relevanta marknaden eller de relevanta marknaderna är försumbar(a) ur gemenskapshänseende, inbegripet EES, eller om företagets marknadsandel(ar) är försumbar(a), bör det inte anses föreligga någon påverkan på konkurrensen. Därför måste det anses att detta villkor i princip inte är tillämpligt på små och medelstora företag, om inget annat föreskrivs i branschspecifika bestämmelser om statligt stöd.

(37) Begränsning eller påtvingad minskning av närvaron på den eller de relevanta marknader där företaget är verksamt utgör en uppvägande åtgärd till fördel för konkurrenterna. Åtgärden bör stå i förhållande till de snedvridande verkningarna av stödet och i synnerhet till det inflytande företaget har på marknaden. Kommissionen fastställer åtgärdernas omfattning på grundval av den marknadsundersökning som bifogas omstruktureringsplanen och, när ett förfarande har inletts, på grundval av de upplysningar som marknadsaktörerna lämnar. Minskningen av företagets närvaro uppnås genom omstruktureringsplanen och eventuella villkor som kan knytas till den.

(38) Kravet på uppvägande åtgärder kan mildras om det finns en risk för att minskningen eller begränsningen skulle kunna medföra en tydlig försämring av marknadsstrukturen genom att exempelvis indirekt ge upphov till monopol eller oligopol med mycket få företag.

(39) De uppvägande åtgärderna kan vara av varierande slag beroende på om företaget är verksamt på en marknad som kännetecknas av överkapacitet […]."

(296) Innan kommissionen beslutade att inleda förfarandet hade de belgiska myndigheterna förklarat att IFB för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna av stödet för konkurrenterna hade vidtagit följande båda åtgärder:

— Avveckling av verksamheten för lossning och lastning av varor i Frankrike.

— Stängning av terminalen i Bressoux i Belgien och försäljning av aktieinnehavet i terminalerna i Bryssel och Zeebrugge i Belgien.

(297) I sitt om att inleda förfarandet (punkterna 252–265) uttryckte kommissionen tvivel på att dessa åtgärder var tillräckliga för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna för konkurrenterna. Tvivlet rörde de båda sektorer där IFB fortsatte sin verksamhet, nämligen marknaden för lossning och lastning av varor och logistikmarknaden i Belgien.

a) ***Marknaden för lossning och lastning av varor i Belgien***

(298) De båda åtgärder som nämns i skrivelsen om att inleda förfarandet (punkt 260) berörde den belgiska marknaden för lossning och omlastning av varor. I skrivelsen om att inleda förfarandet (punkterna 262–264) uttryckte kommissionen tvivel på om dessa åtgärder var tillräckliga, bland annat med tanke på att företaget TRW, i vilket SNCB ägde andelar som skulle överlåtas på IFB, hade betydande aktieposter i terminalerna i Bryssel och Zeebrugge, och att IFB har minoritetsinnehav i ett stort antal belgiska terminaler.

(299) Den belgiska regeringen lägger i sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet fram flera argument för att motbevisa kommissionens tvivel. Regeringen understryker inledningsvis att IFB:s tillväxt var lägre än marknadens (4,1 procents tillväxt för IFB, jämfört med 10,7 procents tillväxt för terminalerna i Antwerpens hamn och 12 procents tillväxt för terminalerna i ARA-regionen). Kommissionen anser att man utifrån dessa kompletterande upplysningar kan sluta sig till att IFB:s position på marknaden försvagats till följd av genomförandet av omstruktureringsplanen.

(300) Belgien fortsätter sedan med att visa att IFB minskade sin kapacitet på marknaden för lossning och lastning av varor från 1,5 miljoner TEU år 2002 till 1,1 miljoner TEU i slutet av 2005. Kommissionen anser att denna kapacitetsminskning utgör en betydande mildrande åtgärd.

(301) Slutligen informerar Belgien kommissionen om att apporten från TRW till IFB inte kommer att genomföras. Kommissionen anser att denna senare ändring är betydelsefull, eftersom den leder till att nedläggningen i Bressoux och försäljningen av andelarna i Bryssel och Zeebrugge medför en verklig minskning av IFB:s närvaro på den belgiska marknaden för lossning och lastning av varor.

(302) Med beaktande av dessa argument och av det faktum att IFB:s marknadsandel har minskat anser kommissionen att Belgien har bevisat att man har vidtagit tillräckliga åtgärder för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna för konkurrenterna inom sektorn för lossning och lastning av varor.

b) ***Den belgiska logistikmarknaden***

(303) I sin skrivelse om att inleda förfarandet (punkterna 257–259) påpekar kommissionen att de föreslagna åtgärderna inte berör logistikmarknaden. Kommissionen anser därför att det förhållandet att inga åtgärder vidtagits för logistikmarknaden samt det faktum att marknaden är i full förändring och att IFB avsevärt har kunnat öka sin marknadsvolym gav upphov till tvivel på att Belgien i största möjliga mån hade begränsat de negativa följderna för konkurrensen vad beträffade IFB:s logistikverksamhet.

(304) I sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet lade den belgiska regeringen fram fem argument för att visa att IFB i motsats till vad kommissionen gjorde gällande i sitt beslut om att inleda förfarandet hade vidtagit tillräckliga åtgärder för att begränsa konkurrenssnedvridningen (för närmare uppgifter hänvisas till beskrivningen i del 3 i detta beslut, punkterna 177–187). Argumenten kan sammanfattas som följer:

— IFB:s vagnkapacitet har minskat med 49 %.

— IFB har mindre än 5 % av marknaden.

— IFB:s tillväxt är lägre än marknadstillväxten (9,9 % för IFB, jämfört med 12 % i snitt för marknaden).

— Tillväxten beror i första hand på bulktransporter, ett undersegment där IFB:s marknadsnärvaro var låg före 2002.

— Avregleringen av marknaden för godstransporter på järnväg från och med 2007 kommer att ytterligare öka konkurrenstrycket.

(305) Kommissionen konstaterar att de fem argument som den belgiska regeringen lägger fram är övertygande. När det gäller det första argumentet anser kommissionen att den belgiska regeringen har visat att IFB har minskat sin logistikkapacitet genom att minska antalet vagnar i drift med 49 %, vilket gör det möjligt att begränsa den snedvridning av konkurrensen som åtgärderna i fråga medför. När det gäller det andra argumentet är kommissionen enig med den belgiska regeringen om att IFB:s marknadsandelar har minskat på logistikmarknaden i den mening som avses i punkt 36 i 1999 års riktlinjer. När det gäller det tredje argumentet anser kommissionen att de förklaringar Belgien har lämnat för att förklara IFB:s ökade omsättning visar att IFB Logistics har växt långsammare än konkurrenterna, och att den största ökningen berör en undersektor där IFB:s närvaro endast är marginell. När det gäller det fjärde argumentet anser kommissionen att beslutet att konkurrensutsätta terminalerna troligen också bottnar i ekonomiska överväganden, men icke desto mindre leder till att konkurrensutsättningen ökar på de marknader där IFB är verksamt och därför kan begränsa de negativa följderna av stödet. I fråga om det femte argumentet erkänner kommissionen att IFB:s situation uppvisar likheter med situationen för SNCF:s godsdivision, såtillvida att IFB i likhet med SNCF:s godsdivision är verksamt inom undersektorerna ”järnvägstransporter” och ”kombinerade transporter”, som avreglerats helt från den 1 januari 2007 ([48]).

(306) Kommissionen drar slutsatsen att Belgien har bevisat att tillräckliga åtgärder för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna av stödet för konkurrenterna har vidtagits på logistikmarknaden.

([48]) Det fullständiga öppnandet av marknaderna för konkurrens enligt direktiv 91/440/EEG genomfördes genom ett kungligt dekret av den 13 december 2005.

c) ***Slutsats***

(307) Kommissionen drar slutsatsen att de belgiska myndigheterna har bevisat att tillräckliga åtgärder för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna av stödet för konkurrenterna har vidtagits på de båda marknaderna i fråga.

4.2.2.3 Minsta möjliga stöd

(308) När det gäller villkoret att stödet ska begränsas till det minsta möjliga anges följande i 1999 års riktlinjer: (punkterna 40 och 41):

"(40) Stödbeloppet och stödnivån skall begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering med hänsyn till de finansiella resurser som företaget, aktieägarna eller den koncern företaget tillhör har. Därför skall de stödmottagande företagen i väsentlig utsträckning bidra till omstruktureringen med egna medel, inbegripet genom försäljning av tillgångar som inte är oundgängliga för företagets överlevnad, eller genom extern finansiering på marknadsmässiga villkor. För att begränsa den snedvridande effekten skall stödet ges i sådan form eller med ett sådant belopp att det inte förser företaget med ett överskott av likvida medel som skulle kunna användas för aggressiva verksamheter som snedvrider marknaden och som inte har anknytning till omstruktureringen. I detta syfte undersöker kommissionen storleken på företagets skulder efter omstruktureringen, bland annat efter alla uppskov eller minskningar av fordringar, särskilt inom ramen för ett kollektivt insolvensförfarande enligt nationell lag. Stödet får inte heller användas för att finansiera nyinvesteringar som inte är nödvändiga för att återställa lönsamheten.

(41) Det skall alltid visas för kommissionen att stödet endast syftar till att återställa företagets lönsamhet och att det inte gör det möjligt för mottagaren att under loppet av omstruktureringen utveckla sin produktionskapacitet, utom i de fall då detta är nödvändigt för att återställa företagets lönsamhet och det inte snedvrider konkurrensen."

(309) Det bör därför först undersökas om stödet inskränker sig till det absolut nödvändiga och därefter om IFB har bidragit med egna medel i rimlig omfattning.

a) **Begränsning av stödet till det absolut nödvändiga**

(310) För att visa att stödet har begränsats till det absolut nödvändiga förklarar den belgiska regeringen att kapitalökningen inskränker sig till att återställa IFB:s aktiekapital, som hade ett negativt värde efter de förluster som noterades för 2001 och 2002, till en nivå som gör det möjligt för företaget att återfå ekonomisk lönsamhet. Såsom förklaras i del 2 i detta beslut kommer IFB:s soliditetsgrad (förhållandet mellan egna medel och skulder) att uppgå till 35,6 procent efter kapitalökningen.

(311) I sitt beslut om att inleda förfarandet (punkt 268) konstaterade kommissionen att kapitalökningens belopp var 20 miljoner mindre än vad konsultfirman McKinsey hade förordat i omstruktureringsplanen. Kommissionen noterade vidare (punkt 268) att IFB har kalkylerat med en soliditetsgrad som var lägre än för terminalföretagen och som även var lägre än för företagen med blandad verksamhet, om än i mindre utsträckning.

(312) Kommissionen konstaterade emellertid att soliditetsgraden var högre än det registrerade genomsnittet för transportföretag. Mot den bakgrunden drog kommissionen slutsatsen att man inte förfogade över tillräckliga upplysningar för att slutligt kunna fastställa om stödet hade begränsats till det absolut nödvändiga.

(313) För att fastställa om stödet har begränsats till det absolut nödvändiga anser kommissionen att det först bör kontrolleras om soliditetsgraden för IFB, som ska bibehålla verksamhet i Belgien, inte överskrider genomsnittet för konkurrenterna, och därefter om IFB har avvecklat sina andelar i Frankrike till lägsta möjliga kostnad.

i) *Soliditetsgrad som inte överskrider genomsnittet för konkurrenterna*

(314) I sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet lämnade Belgien kompletterande upplysningar. Först beräknade man soliditetsgraden för de tio terminalföretag som var mest lika IFB och soliditetsgraden för de sex logistikföretag som var mest lika IFB. Därefter räknade man fram ett genomsnittsvärde, genom att vikta medelvärdena för terminal- och logistikföretagen i förhållande till omfattningen av respektive verksamhet inom IFB. Man får då fram en genomsnittlig soliditetsgrad på 35,6 procent, som är IFB:s soliditetsgrad efter den planerade kapitalökningen.

(315) Belgien har vidare visat att soliditetsgraden för IFB:s båda närmaste konkurrenter, företagen Gosselin och Hupac, ligger mycket nära IFB:s soliditetsgrad (38,9 respektive 34,9 procent).

(316) Med beaktande av de kompletterande uppgifter som Belgien har lämnat och med tanke på att det i McKinseyplanen från december 2003 ursprungligen rekommenderades en kapitalökning på 120 miljoner euro som har begränsats till 95,3 miljoner euro, anser kommissionen att kapitalökningen har begränsats till det absolut nödvändiga.

ii) *Avveckling av andelarna i Frankrike till lägsta möjliga kostnad*

(317) När det gäller avvecklingen av IFB:s dotterföretag i Frankrike har kommissionen dessutom kontrollerat att IFB under avvecklingen hela tiden har valt det billigaste alternativet, för att i största möjliga mån begränsa avvecklingskostnaderna och därmed också stödet.

a) ***Acimar***

(318) Den rättsliga avyttringen av Acimar genom ett förenklat konkursförfarande kostade 3,9 miljoner euro (se del 2 i detta beslut). Kommissionen konstaterar att Belgien har visat att alternativet, nämligen att fortsätta driva verksamheten, skulle ha krävt att IFB finansierade de årliga rörelseförlusterna fram till slutet av 2005, till ett sammanlagt belopp av 10,8 miljoner euro, utan några garantier för att det skulle ha gått att driva in de fordringar på 3,9 miljoner euro som man var tvungen att avstå från i det förenklade konkursförfarandet.

(319) Kommissionens slutsats är följaktligen att IFB har valt det minst kostsamma alternativet för Acimar.

b) ***NFTI-ou***

(320) När det gäller NFTI-ou, som var ett företag som gemensamt kontrollerades av IFB och Port Autonome de Dunkerque och drev terminalverksamhet i Dunkerques hamn, har IFB undersökt två olika möjligheter: att fortsätta verksamheten, eller avveckla den genom att avyttra sina andelar. Avvecklingen medförde kostnader på 18,5 miljoner euro (se en detaljerad beskrivning i del 2 i detta beslut).

(321) När det gäller alternativet, det vill säga att fortsätta verksamheten, har Belgien i sitt svar visat att det skulle ha lett till förluster på 36,2 miljoner euro (se en detaljerad beskrivning i del 3 i detta beslut).

(322) Med beaktande av kostnaderna för de båda alternativen anser kommissionen att IFB har valt det minst kostsamma alternativet.

c) ***IFB France***

(323) Överlåtelsen av IFB France (som senare blev AGEP) till NFTI-ou kostade 0,9 miljoner euro (se en detaljerad beskrivning i del 2 av detta beslut). Den fråga som ska besvaras är om det skulle ha varit mindre kostsamt för IFB att försätta IFB France i konkurs.

(324) Liksom i försäljningsalternativet skulle IFB ha tvingats avstå från sina fordringar på IFB France till ett värde av 0,8 miljoner euro. Belgien gör emellertid gällande att det skulle ha genererat ytterligare kostnader att försätta företaget i konkurs: IFB skulle inte ha kunnat få ut ett försäljningspris på 0,1 miljoner euro, vilket skulle ha genererat realisationsförluster på företagets aktieinnehav, och IFB skulle enligt fransk sociallagstiftning ha tvingats betala sammanlagt 0,8 miljoner euro till 14 anställda, på grund av att de förlorat sitt arbete till följd av en konkurs.

(325) Kommissionen anser att Belgien inte har kunnat bevisa att IFB riskerade att få betala bolagets skulder. Kommissionen måste därför avvisa detta argument. ([49]) Kommissionen drar slutsatsen att överlåtelsen av IFB France har kostat minst lika mycket som att fortsätta driften.

(326) Kommissionens slutsats är därför att IFB har valt ett av de båda minst kostsamma alternativen.

d) ***Dry Port Dunkerque***

(327) När det gäller Dry Port de Dunkerque beslutades att bolaget skulle avvecklas efter försäljning av en del av tillgångarna, nämligen aktieinnehavet på 8,6 procent i NFTI-ou. Detta kostade 7,9 miljoner euro (se en detaljerad beskrivning i del 2 i detta beslut).

(328) I det alternativa scenariot, det vill säga fortsatt drift av verksamheten, skulle IFB ha behövt finansiera de årliga rörelseförluster företaget skulle ha genererat, till en merkostnad av 2,6 miljoner euro.

(329) Avvecklingen var följaktligen det minst kostsamma alternativet.

e) ***SSTD***

(330) Mot bakgrund av det strategiska beslutet att lämna den franska marknaden var beslutet att sälja SSTD för 0,2 miljoner euro (se en detaljerad beskrivning i del 2 ovan) det mest fördelaktiga alternativet för IFB.

([49]) Se domstolens dom av den 14 september 1994 i de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C 208/92, Spanien mot kommissionen, den så kallade Hytasa-domen, REG 1999, s. I-4103, punkt 22, och kommissionens beslut av den 22 juli 1998 i SDBO-ärendet.

f) ***Slutsats***

(331) Kommissionen drar slutsatsen att IFB har avvecklat sina andelar i Frankrike till lägsta möjliga kostnad, och att SNCB:s bidrag för att finansiera denna avveckling, som var nödvändig för att uppnå lönsamhet i den resterande delen av IFB, har begränsats till det absolut nödvändiga.

b) **Stödmottagarens eget bidrag**

(332) I punkt 40 i 1999 års riktlinjer anges följande:

”Därför skall de stödmottagande företagen i väsentlig utsträckning bidra till omstruktureringen med egna medel, inbegripet genom försäljning av tillgångar som inte är oundgängliga för företagets överlevnad, eller genom extern finansiering på marknadsmässiga villkor.”

(333) I skrivelsen om att inleda förfarandet (punkt 270) noterade kommissionen att IFB enligt omstruktureringsplanen inte verkade lämna något väsentligt eget bidrag till sin omstrukturering och att kommissionen därför hyste tvivel på att IFB i tillräcklig omfattning bidrog till sin omstrukturering.

(334) I sitt svar på skrivelsen om att inleda förfarandet förklarade Belgien i detalj vad man anser vara IFB:s egna bidrag till omstruktureringen (se beskrivningen i del 3 i detta beslut, punkterna 194–201).

(335) Kommissionen gör följande bedömning av Belgiens förklaringar:

i) *Kostnader för omstruktureringen*

(336) Kommissionen börjar med att fastställa den totala kostnaden för omstruktureringen, efter avdrag för produktivitetsvinster och minskat behov av rörelsekapital.

| Nettokostnader för omstruktureringen | |
|---|---|
| Rörelseförlust netto | 2,749 |
| Exceptionella kostnader | 0,032 |
| Ökat behov av rörelsekapital | 12,998 |
| Ersättningsinvesteringar i icke-finansiella anläggningstillgångar | 6,611 |
| Investeringar i finansiella anläggningstillgångar | 1,882 |
| Betalning av ränta till andra företag än SNCB | 2,351 |
| Återbetalning av finansiell skuld | 16,599 |
| Återbetalning av delar av skulden och räntan till SNCB | 81,7 |
| Skatteskulder | 0,077 |
| Totalt | 125,56 |

(337) Kommissionen anser i detta avseende att det i enlighet med kommissionens beslutspraxis ([50]) är befogat att beakta kostnaderna i ovanstående tabell snarare än de kostnader Belgien har redovisat (se tabellen i punkt 184) av i huvudsak följande skäl:

— Driftsförlusterna (”cash drain”). Belgien hade fört upp 27,916 miljoner euro som ”rörelseförluster *brutto*” i omstruktureringskostnaderna. Kommissionen anser i enlighet med sin beslutspraxis ([52]) att endast rörelseförlusterna *netto* ska inkluderas i omstruktureringskostnaderna. Dessa kostnader kan erhållas genom att minska rörelseförlusterna brutto för omstruktureringsperioden (27,916 miljoner euro) med produktivitetsvinsterna under omstruktureringsperioden (25,167 miljoner euro). Rörelseförlusterna netto hamnar då på 2,749 miljoner euro.

— Variationer i rörelsekapitalbehovet. Både under posten ”kostnader” och posten ”egna bidrag” tar Belgien upp variationer i rörelsekapitalbehovet. ([52]) Enligt kommissionens beslutspraxis ([53]) ska endast nettoökningen av rörelsekapitalbehovet beaktas för omstruktureringskostnaden, vilken uppgår till 12,998 miljoner euro ([54]).

— Överföringar inom koncernen. I omstruktureringskostnaden inkluderar Belgien under rubriken ”investeringar i finansiella anläggningstillgångar” överföringar inom koncernen i samband med en koncentration av de belgiska andelarna av koncernen. Det gäller följande överföringar: de aktier i RKE (ett belgiskt företag som beskrivs i detalj i del 2, punkt 47, i skrivelsen om att inleda förfarandet) som ägdes av Haeger & Schmidt International (ett dotterföretag i Tyskland som till 100 procent ägs av IFB och som även det beskrivs i detalj i del 2, punkt 47 i skrivelsen om att inleda förfarandet) överfördes till IFB, som nu direkt

([50]) Se kommissionens beslut av den 5 december 2005 i mål C 53/03, *ABX Logistics*, punkt 247.

([52]) Se kommissionens beslut av den 5 december 2005 i mål C 53/03, *ABX Logistics*, punkt 247.

([52]) Variationen uppåt förklaras av behovet av att finansiera pågående arbeten och jämna ut skillnaden mellan kommersiella fordringar och skulder och bibehålla tillräcklig likviditet i början av omstruktureringsperioden. Variationerna nedåt ägde rum i mitten och slutet av omstruktureringsperioden: under 2004 och 2005 frigjorde IFB cirka 2,7 miljoner euro genom att minska sitt behov av rörelsekapital. Detta möjliggjordes tack vare att IFB återvann ett belopp på 0,9 miljoner euro i rörelsekapital från OCHZ i samband med försäljningen av IFB:s andel på 50 procent i detta företag, samt efter att betalningsfristen för kunder förkortades från 2004 jämfört med 2003 i kombination med en oförändrad betalningspolicy för leverantörer.

([53]) Se kommissionens beslut av den 5 december 2005 i mål C 53/03, *ABX Logistics*, punkt 247.

([54]) Resultatet erhålls på följande vis: 7,685 miljoner euro (ökningen i Belgien) + 8 miljoner (ökningen i Frankrike) – 2,687 miljoner euro (minskning), se tabellen i del 3, punkt 184.

innehar aktierna, och inte som tidigare indirekt via Haeger & Schmidt International. Priset för denna transaktion uppgick till 1,6 miljoner euro och betalades i form av 0,6 miljoner euro i likvida medel samt en minskning av IFB:s fordringar på Haeger & Schmidt International (löpande kredit) på 1 miljon euro.

Kommissionen anser att denna transaktion, som är en överföring inom IFB-koncernen, inte kan beaktas vid beräkningen av omstruktureringskostnaden, eftersom den är finansiellt neutral inom gruppen. Kostnaden på 0,6 miljoner euro för IFB motsvaras nämligen av ett förbättrat resultat för Haeger & Schmidt International på 0,6 miljoner euro, som i koncernens konsoliderade räkenskaper redovisas som en vinstökning.

ii) *SNCB:s finansiering och IFB:s eget bidrag*

(338) SNCB bidrar till omstruktureringen med 95,3 miljoner euro. Såsom visas i punkterna 199–237 ska finansieringen tillskrivas Belgien. Den sker i form av en konvertering till aktiekapital av krediten och de fordringar för vilka en betalningsfrist har beviljats inklusive ränta.

(339) Till skillnad mot vad som föreskrivs i punkt 43 i 2004 års riktlinjer utesluts det inte i 1999 års riktlinjer att företagets eget bidrag kan bestå av framtida vinster. Kommissionen anser att framtida vinster enligt riktlinjerna kan utgöra ett eget bidrag om dessa framtida vinster var möjliga att förutse när omstruktureringsplanen utarbetades.

(340) IFB ska bidra till sin egen omstrukturering först och främst genom sina beräknade vinster för åren 2004, 2005 och 2006, som väntades uppgå till totalt 10,5 miljoner euro. Såsom redan har förklarats grundade sig denna vinstprognos på omständigheter som var kända av IFB när omstruktureringsplanen utarbetades, exempelvis ingåendet av omfattande kontrakt, minskade lönekostnader till följd av personalnedskärningar samt förväntade synergieffekter enligt omstruktureringsplanen. Kommissionens slutsats är därför att dessa framtida vinster var möjliga att förutse när omstruktureringsplanen utarbetades.

(341) Vidare ska IFB bidra med sina finansiella intäkter i form av ackumulerad ränta på IFB:s bankkonton till ett belopp av totalt 1,4 miljoner euro. såsom framgår av punkt 187 kunde dessa framtida vinster förutses när omstruktureringsplanen utarbetades.

(342) IFB ska vidare bidra genom försäljning av ”icke-finansiella” anläggningstillgångar till privata företag, till ett belopp av 4,771 miljoner euro. Utöver försäljningen av olika tillgångar till ett relativt begränsat värde om sammanlagt 0,271 miljoner euro består denna del i huvudsak av avvecklingen under 2004 av de tillgångar som utnyttjas av OCHZ-terminalen. Samäganderätten (50 procent) till de tillgångar som utnyttjas av OCHZ har överlåtits till ett pris av 4,5 miljoner euro.

(343) Genom försäljning av ”finansiella” anläggningstillgångar, det vill säga försäljning av minoritetsinnehav till privata företag, kan IFB mobilisera 9,287 miljoner euro. Dessa intäkter har genererats genom avvecklingen av

— Autocare Europe och IFB France under 2003.

— Den ekonomiska intresseföreningen OCHZ, Brussels Port Invest SA och Brussels Terminal Intermodal SA under 2004.

— CNC Ferry Boats Intermodal under 2005.

Såsom redovisas i punkt 187 var dessa framtida vinster möjliga att förutse när omstruktureringsplanen utarbetades.

(344) Kommissionen anser att Belgien har visat att IFB genom ovan nämnda försäljning till privata företag har begränsat sin verksamhet till företagets kärnverksamhet.

(345) Med hjälp av lån hos privata kreditinstitut lyckades IFB mobilisera 3,3 miljoner euro 2003 och 2006. Dessa lån beskrivs i detalj i punkterna 75–79 i beslutet om att inleda förfarandet. De beviljades på marknadsmässiga villkor och utan att SNCB eller den belgiska staten ställde någon garanti till bankinrättningarna.

(346) Slutligen bidrar IFB med 1,105 miljoner euro i form av exceptionella intäkter. Dessa intäkter utgör realisationsvinster från försäljningen av icke-finansiella anläggningstillgångar (i huvudsak EAOS-vagnar och rullande materiel vid terminaler).

(347) Kommissionens slutsats är att IFB:s egna bidrag till omstruktureringskostnaden uppgår till 24,927 miljoner euro. Följande tabell innehåller en sammanställning över IFB:s bidrag:

| | |
|---|---|
| Vinster för 2004–2006 | 10,429 |
| Finansiella intäkter | 1,368 |
| Försäljning av icke-finansiella anläggningstillgångar | 4,771 |
| Försäljning av finansiella anläggningstillgångar | 9,287 |
| Lån hos privata banker | 3,300 |
| Exceptionella intäkter | 1,105 |
| Totalt | 30,26 |

***Slutsats om det egna bidraget***

(348) Sammanfattningsvis uppgår den totala kostnaden för omstruktureringen av IFB till 125,56 miljoner euro, varav 95,3 miljoner euro, eller 76 procent, betalades av SNCB. Denna finansiering ska tillskrivas den belgiska staten. IFB:s eget bidrag till dessa kostnader uppgår till 30,26 miljoner euro, eller 24 procent.

(349) Kommissionen vill i det aktuella fallet påminna om att det i 1999 års riktlinjer inte finns något krav på miniminivå för det egna bidraget, utan bara anges att det ska vara ett betydande bidrag. Med tanke på att det enligt de nya riktlinjerna från 2004, som inte är tillämpliga i det aktuella fallet, krävs ett eget bidrag på över 50 procent anser kommissionen det vara värt att erinra om de särskilda svårigheterna i samband med omstruktureringen (som 250 anställda i Belgien är direkt beroende av), den omfattande kapacitetsminskningen (en volymminskning av järnvägsvagnskapaciteten med 49 procent och avveckling av flera terminaler) och det faktum att marknaden för kombinerade transporter, där IFB i huvudsak är verksamt, har stor betydelse för Europeiska unionens transportpolitik.

(350) Kommissionen drar slutsatsen att ett bidrag på 24 procent under dessa omständigheter utgör ett väsentligt bidrag, även med tanke på IFB:s storlek och katastrofala finansiella situation före omstruktureringen.

4.2.2.4 Årliga rapporter och principen om ”en enda gång”

(351) I punkterna 45 och 48 i 1999 års riktlinjer anges följande:

”(45) Kommissionen måste genom de regelbundna och detaljerade rapporter som medlemsstaten skall lämna in kunna försäkra sig om att omstruktureringsplanen genomförs på ett riktigt sätt.

(48) I syfte att undvika stödmissbruk får omstruktureringsstöd endast beviljas en enda gång. När kommissionen handlägger ett förslag till omstruktureringsstöd, måste medlemsstaten ange om företaget tidigare har mottagit ett omstruktureringsstöd, inklusive stöd som beviljats innan dessa riktlinjer trädde i kraft och inbegripet stöd som inte anmälts. Om så är fallet och om det är mindre än tio år sedan omstruktureringsperioden löpte ut eller genomförandet av planen upphörde, tillåter kommissionen i allmänhet inte att ytterligare omstruktureringsstöd beviljas, utom om sådana exceptionella och oförutsebara förhållanden råder som företaget inte ansvarar för. Oförutsebara förhållanden är sådana som inte på något sätt hade kunnat förutses när omstruktureringsplanen utarbetades.”

(352) Såsom redan har konstaterats i beslutet om att inleda förfarandet (punkt 271) har den belgiska regeringen accepterat att förse kommissionen med årliga rapporter för att ge kommissionen möjlighet att bedöma om omstruktureringsplanen har genomförts i enlighet med de belgiska myndigheternas åtaganden.

(353) Såsom även konstateras i beslutet om att inleda förfarandet (punkt 271) har ”en enda gång-kriteriet” uppfyllts.

## 5. **SLUTSATSER**

(354) Kommissionen konstaterar att Belgien olagligen har genomfört en del av de berörda åtgärderna i strid med artikel 88.3 i fördraget. Vid en granskning av åtgärderna framgår det emellertid att en del av åtgärderna inte utgör stöd och att åtgärderna i övrigt är förenliga med den gemensamma marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Finansieringen av omstruktureringen av verksamheten för Inter Ferry Boats SA i Belgien och finansieringen av avyttringen av verksamheten för Inter Ferry Boats SA i Frankrike till ett belopp av 95,3 miljoner euro via Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), som ska tillskrivas Belgien och har genomförts av Belgien, utgör ett statligt stöd till omstrukturering, som är förenligt med den gemensamma marknaden.

*Artikel 2*

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien.

Utfärdat i Bryssel den 24 april 2007.

*På kommissionens vägnar*

Jacques BARROT

*Vice ordförande*