KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 7. december 2005

om Belgiens statsstøtte til ABX Logistics (Nr. C 53/2003 (ex NN 62/2003))

(meddelt under nummer C(2005) 4447)

(Kun den franske og den nederlandske udgave er autentiske)

(EØS-relevant tekst)

(2006/947/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]) samt under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 28. november 2002, som blev registreret af Kommissionen den 29. november 2002 (nr. DG Tren/A 71122), anmeldte de belgiske myndigheder en plan om redningsstøtte til ABX Logistics (det franske, tyske og nederlandske datterselskab samt koncernen). Denne støtte (sag N 769/2002) blev godkendt af Kommissionen ved beslutning af 21. januar 2003.

(2) Ved brev af 17. februar 2003 anmeldte Belgien en plan for omstrukturering af ABX Logistics, som blev registreret den 17. februar 2003 under nr. Tren A/13396. Kommissionen fik i dette brev og gennem andre oplysninger, som den var i besiddelse af, kendskab til, at Belgien havde bevilget visse offentlige midler til ABX Logistics uden for rammerne af den anmeldte omstruktureringsplan. Belgien sendte navnlig ved skrivelser af 7. maj 2003 en række supplerende oplysninger til Kommissionen.

(3) Ved brev af 24. juli 2003 (nr. SG (2003) D/231003) underrettede Kommissionen Belgien om, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for disse foranstaltninger.

(4) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]), efter at fortrolige oplysninger efter aftale med de belgiske myndigheder var taget ud. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at sende deres bemærkninger til de omhandlede foranstaltninger.

(5) Ved brev af 29. august 2003 (nr. GAB. Loyola de Palacio entrada nr. 2805) forelagde de belgiske myndigheder deres bemærkninger til indledningen af proceduren.

(6) Kommissionen modtog bemærkninger herom fra interesserede tredjeparter. Disse bemærkninger forelagde den ved brev af 18. februar 2004 (nr. D (2004) 2823) for Belgien, som fik mulighed for at kommentere dem, hvorefter den modtog Belgiens bemærkninger ved brev af 18. marts 2004 (nr. A/15992).

(7) I mellemtiden fremsendte de belgiske myndigheder supplerende oplysninger i breve af 12. december 2003 (nr. A/37839), 19. december 2003 (nr. A/38582) og 12. november 2004 (nr. A/35928). De ajourførte også ABX-omstruktureringsplanen, bl.a. i breve af 14. januar 2005 (nr. A/2010), 24. februar 2005 (nr. A/4889) og 14. marts 2005 (nr. A/6690). Der blev bl.a. i breve af 18. august 2005, 31. august 2005, 2. september 2005 og 26. september 2005 modtaget supplerende oplysninger.

(8) Ved brev af 4. maj 2005 meddelte Kommissionen Belgien, at den havde besluttet at udvide sag nr. C 53/03 til at omfatte de nye tiltag, der var oplyst om. Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([3]), efter at fortrolige oplysninger efter aftale med de belgiske myndigheder var taget ud. Kommissionen opfordrede interesserede tredjeparter til at sende deres bemærkninger til de omhandlede foranstaltninger.

(9) Kommissionen modtog bemærkninger herom fra de belgiske myndigheder og fra interesserede tredjeparter. Disse bemærkninger fra tredjeparter forelagde den ved brev af 18. juli 2005 for Belgien, som fik mulighed for at kommentere dem, hvorefter den modtog Belgiens bemærkninger ved brev af 18. august 2005. Herefter fulgte to orienterende breve af 2. september 2005 og 29. september 2005.

(10) Efter udløbet af den frist, der var fastsat for fremsendelse af bemærkninger til udvidelsen af ovennævnte sag, sendte de italienske myndigheder ved brev af 3. august 2005 Kommissionen en klageskrivelse vedrørende salget af ABX Logistics Worldwide. Ved brev af 19. august 2005 bad Kommissionen de belgiske myndigheder om en udtalelse om de forhold, de italienske myndigheder havde gjort gældende i deres skrivelse. De belgiske myndigheder svarede ved brev af 15. september 2005.

([1]) EUT C 9 af 14.1.2004, s. 12.

([2]) Se fodnote 1.

([3]) EUT C 142 af 11.6.2005, s. 2.

(11) Endelig gav de belgiske myndigheder supplerende oplysninger i løbet af november 2005, navnlig i et brev af 1. december 2005 (nr. A/30862).

2. BAGGRUND FOR OMSTRUKTURERINGEN AF ABX

2.1. De vigtigste etaper i proceduren

(12) Kommissionen har suppleret de detaljerede oplysninger, der blev fremlagt ved procedurens indledning, med en kort redegørelse, hvoraf det fremgår, at det belgiske jernbaneselskab (SNCB) i perioden 1998-2001 erhvervede en række enkeltstående virksomheder. På daværende tidspunkt var disse virksomheder endnu ikke blevet samlet i et egentligt holdingselskab, men de indgik dog i det økonomiske netværk ABX LOGISTICS, som på verdensplan bestod af ca. 107 konsoliderede datterselskaber, der hentede deres omsætning i hhv. Europa (89 %), Asien (6 %) og Amerika (5 %).

(13) Den foreliggende sag vedrører omstruktureringen af dette netværk, som de belgiske myndigheder anmeldte den 17. februar 2003.

(14) I det følgende beskrives de vigtigste tiltag, der er anmeldt, og de betænkeligheder, Kommissionen gav udtryk for, da proceduren blev indledt.

2.1.1. *Anmeldelsen af 17. februar 2003*

(15) Formålet med den oprindelige omstruktureringsplan var i første omgang at samle SNCB's 107 ABX-selskaber, der ejedes af forskellige holdingselskaber under ABX, i et fælles holdingselskab. Dernæst skulle datterselskaberne ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (herefter »ABX-D«), ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV (herefter »ABX-NL«) og ABX LOGISTICS (France) (herefter »ABX-F«), der var i krise, omstruktureres for at blive rentable igen.

(16) De driftsmæssige omstruktureringsforanstaltninger gik først og fremmest ud på at ændre de juridiske strukturer ved integrering af alle koncernens juridiske enheder i samme hovedselskab (i) ([4]), afhændelse og lukning af anlæg (ii) ([5]) og iværksættelse af andre driftsmæssige foranstaltninger i Tyskland, Nederlandene og Frankrig for at opnå en yderligere forbedring af driftsresultatet (iii) ([6]).

(17) De belgiske myndigheder havde til det formål meddelt Kommissionen, at SNCB ville levere hovedparten af de midler, der krævedes til denne omstrukturering. Den oprindelige anmeldelse drejede sig om, at SNCB skulle konvertere en gæld for ABX-D, -NL og -F på 91,6 mio. EUR til kapital (langfristet finansiering) og yde de samme selskaber et lån, der skulle tilbagebetales, på 140 mio. EUR (kortfristet finansiering).

2.1.2. *De betænkeligheder, Kommissionen gav udtryk for den 23. juli 2003*

(18) Kommissionen havde umiddelbart udtrykt tvivl om en række aspekter, da den indledte undersøgelsesproceduren.

(19) *Ydelse af statsstøtte:* Den stillede sig først og fremmest tvivlende over for de belgiske myndigheders påstand om, at SNCB's tilførsel af midler (dels i form af lån, der skulle tilbagebetales, dels ved konvertering af fordringer til egenkapital) i forbindelse med omstruktureringen af ABX var en normal transaktion inden for en koncern og ikke kunne anses for statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 87.

(20) *Omstrukturering — støtteberettigelse:* Kommissionen tvivlede også på, at ABX-D, -NL og -F var berettiget til omstruktureringsstøtte, da det ikke var klart, om de øvrige selskaber i ABX-koncernen kunne dække de finansielle behov hos de selskaber, der skulle omstruktureres.

(21) *Omstrukturering — rentabilitet, markedsforvridning og begrænsning af støtten:* Kommissionen var også i tvivl om den finansielle side af »*omstruktureringsplanen*«, der sigtede mod at efterkomme de pågældende ABX-selskabers langsigtede finansieringsbehov (behovet for egenkapital) ved hjælp af en hovedsageligt kortfristet finansiering (et lån på 140 mio. EUR). Kommissionen var således ikke sikker på, at en sådan finansiering ville gøre det muligt at genskabe de pågældende selskabers rentabilitet, at de foreslåede modydelser (navnlig i form af kapacitetsnedskæringer) var tilstrækkelige til at undgå markedsforvridninger, der kunne skade den fælles interesse, og at den formodede støtte ikke ville resultere i, at ABX kunne få overskydende midler.

(22) Kommissionen var desuden i tvivl om formodningen om, at der ikke var tale om statsstøtte, og om foreneligheden af SNCB's (re)investeringer i ABX samt om de midler, der blev anvendt til deres finansiering (eventuelle garantier, kryds-

([4]) Formålet var at skabe en samlet og selvstændig koncern (i), at bidrage til en større synergi mellem selskaberne i koncernen (ii) og at give en industriel investor eller et eksternt finansieringsselskab mulighed for at indskyde kapital (iii).

([5]) Det drejede sig om salg af 3 datterselskaber (Rheinkraft, Safety First og Worldpack), der havde en samlet omsætning på 98,5 mio. EUR, lukning af 7 filialer og 3 lagre i Tyskland, 4 filialer i Frankrig og 2 filialer i Nederlandene samt salg og tilbageleasing af bygninger og andre anlægsaktiver.

([6]) Disse foranstaltninger skulle primært iværksættes ved forbedring af produktiviteten (nedskæring af personalet svarende til ~690 fuldtidsækvivalenter i de pågældende tre lande, bl.a. som følge af lukningen af filialer) (1), reduktion af omkostninger (2) og genforhandling af lejekontrakter (3).

subsidier, direkte finansiering og overholdelse af gældende direktiver). Det drejede sig især om følgende foranstaltninger:

(a) »*SNCB's erhvervelse af ABX*«*:* Dermed menes de investeringer på 672,4 mio. EUR (som i mellemtiden er nedjusteret til 433,8 mio. EUR ([7]), som SNCB i perioden 1998-2001 foretog i »*erhvervelsen*« af ABX-netværket, samt visse forlydender, der skulle undersøges nærmere, om garantier givet af enten SNCB eller den belgiske stat vedrørende finansieringen af (re) investeringerne i ABX.

(b) »*Andre beløb*«*:* Kommissionen var også i tvivl om lovligheden/foreneligheden af de »*andre tilskud*« på i alt 150 mio. EUR (i mellemtiden nedjusteret til 114,6 mio. EUR ([8]), som SNCB i 2001 ydede til ABX-D, -NL og –F uden forudgående anmeldelse til Kommissionen. Kommissionen tvivlede i den forbindelse på påstanden om, at der ikke var tale om støtte, og på foreneligheden af en sådan potentiel støtte.

(c) »*Parallelle beløb*«*:* Kommissionen stillede sig ligeledes tvivlende over for de belgiske myndigheders påstand om, at konverteringen i 2004 af lån på i alt 21 mio. EUR (i mellemtiden nedjusteret til 12,1 mio. EUR ([9]), som SNCB havde ydet til ABX, til kapital, herefter »*de parallelle beløb*« til fordel for ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd (3,2 mio. EUR), ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 mio. EUR), ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ldt. (3,8 mio. EUR) og ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 mio. EUR), (herefter henholdsvis »ABX-Irl«, »ABX-P«, »ABX-Sing« og »ABX-B«), var en normal transaktion inden for SNCB-koncernen. De belgiske myndigheder mente, at dette beløb var blevet udbetalt »uden for rammerne af den anmeldte omstrukturering« og derfor ikke udgjorde statsstøtte efter traktatens artikel 87. Kommissionens tvivl gik derfor også på spørgsmålet om, hvorvidt denne potentielle støtte var forenelig med traktaten.

2.1.3. *Supplement til anmeldelsen*

(23) De belgiske myndigheder sendte, bl.a. ved breve af 14. januar 2005 og 24. februar 2005, en række supplerende oplysninger til den oprindelige anmeldelse, hvilket betød, at omstruktureringsplanen for ABX blev ændret på væsentlige punkter. Ændringerne skyldtes navnlig, at SNCB's og ABX-koncernens finansiering af omstruktureringen var sat op, at ABX-Frankrig var blevet solgt til negativ markedspris og overtaget af sine ansatte, at der var sket en yderligere kapacitetsnedskæring, at der var iværksat væsentlige interne omstruktureringsforanstaltninger, og at der var planer om at sælge hele ABX-koncernen til markedsprisen.

([7]) Se kapitlet »l'enjeu financier en chiffres« (finansieringen i tal).
([8]) Se kapitlet »l'enjeu financier en chiffres« (finansieringen i tal).
([9]) Se kapitlet »l'enjeu financier en chiffres«(finansieringen i tal).

2.1.4. *Procedurens udvidelse den 3. maj 2005*

(24) Kommissionen udvidede undersøgelsesproceduren med henblik på at supplere og ikke erstatte den procedure, der oprindeligt blev indledt, vedrørende to vigtige aspekter af disse yderligere oplysninger, nemlig ændringen af budgettet for omstruktureringen af ABX og vilkårene for salget af navnlig ABX-Frankrig, men også ABX-WW (ABX Worldwide), som er det nye ABX-holdingselskab, der blev stiftet under omstruktureringen.

(25) Ifølge de nye oplysninger skulle der således tilføres:

(a) 157,4 mio. EUR i stedet for 50 mio. EUR i form af egenkapital til omstruktureringen af ABX i Tyskland for at bringe ABX-D's egenkapital op på 14,4 mio. EUR (pr. 31. december 2004) set i forhold til en samlet balance på 234 mio. EUR (pr. 31. december 2003)

(b) 10,6 mio. EUR i stedet for 12,6 mio. EUR i form af egenkapital til omstruktureringen af ABX i Nederlandene for at bringe ABX-NL's egenkapital op på 9,3 mio. EUR (pr. 31. december 2004) set i forhold til en samlet balance på 35,7 mio. EUR (pr. 31. december 2003).

For ABX-D og -NL indbefatter disse beløb en forøgelse af kapitalen, dels ved konvertering af eksisterende gæld, dels ved indskud af ny egenkapital

(c) 223 mio. EUR for at gøre det muligt for de ansatte at overtage en del af ABX i Frankrig. Dette beløb, der svarer til SNCB's endelige udgifter, er navnlig baseret på eftergivelse af fordringer og dækning af fremtidige tab.

(26) Hvad angår den omstændighed, at ABX-F blev solgt til de ansatte til en negativ pris, gav Kommissionen udtryk for tvivl om, hvorvidt de midler, SNCB stillede til rådighed for køberen, havde karakter af statsstøtte. Med hensyn til det påtænkte salg af ABX-WW gjorde Kommissionen opmærksom på, at det var nødvendigt at fremsende alle de fornødne oplysninger, for at det kunne kontrolleres, om et sådant salg reelt skete til markedsprisen.

2.1.5. *Andre supplerende oplysninger*

(27) Belgien sendte navnlig ved brev af 9.6.2005 Kommissionen en lang række oplysninger, der drejede sig om procedurens udvidelse, sammen med en opsummering af hele sagen og tilføjelser hertil.

(28) Ved brev af 1. december 2005 fremlagde Belgien visse supplerende oplysninger, som hovedsagelig gik ud på at præcisere de tidligere fremsendte oplysninger. Der blev navnlig gjort opmærksom på et nyt tiltag vedrørende ABX's etablering i Tyskland.

2.2. **ABX's virksomhed**

(29) De belgiske myndigheder har præciseret, at det er tydeligt, at ABX LOGISTICS Worldwide, hvis man ser bort fra den virksomhed, der er nævnt i det foregående og beskrevet i forbindelse med procedurens indledning, strategisk og kommercielt har positioneret sig inden for »transportplanlægning« eller »speditørvirksomhed«.

(30) ABX foretager således transaktioner inden for transportlogistik. Ifølge en ekspertrapport bestilt af Kommissionen (herefter »Jacobs«) ([10]) er logistikkens overordnede formål at *»bestemme, hvordan og hvornår ressourcer skal transporteres til det sted, hvor der er brug for dem«*. Det fremgår af denne rapport, at det for ABX konkret drejer sig om at optimere den stadige strøm af gods ved hjælp af et sammenhængende transportnet med tilhørende godstransportcentre.

(31) De belgiske myndigheder har tilføjet, at »befragterne« normalt ikke ejer transportmidlerne (lastvogne, skibe, fly mv.) selv, men i stedet benytter sig af transportvirksomheder, hvilket bekræftes af Jacobs.

(32) ABX-koncernens samlede transportkapacitet tilvejebringes med få undtagelser (især i Nederlandene) af underleverandører. Antallet af nederlandsk ejede lastbiler har i øvrigt været støt faldende siden 2001, og målet er at komme af med dem alle. I 2001 ejede ABX LOGISTICS i Nederlandene 240 lastbiler. Dette antal blev reduceret til 166 i 2002, 138 i 2003 og 110 i 2004.

(33) Hvad angår indenlandsk og international vejtransport, overlader ABX LOGISTICS det til uafhængige vognmænd at stå for selve transporten. Når det gælder luft- og søtransport, optræder ABX LOGISTICS som »mægler«ved at købe den transportkapacitet, kunderne har behov for, hos rederier (»shipping lines«) eller flyselskaber (»airlines«).

(34) Tabellen nedenfor viser klart denne strategiske positionering: kun 3 % af de lastbiler, som ABX LOGISTICS anvender, ejes eller leases af koncernens selskaber ([11]).

(35) ABX LOGISTICS' »transportkapacitet«

	Egen eller leaset kapacitet	Købt kapacitet
Vejtransportkapacite	3 %	97 %
Lufttransportkapacite	0	100 %
Søtransportkapacite	0	100 %

([10]) »Jacobs Consultancy«: *Capacity of ABX Logistics and Sernam markets*, endelig rapport, maj 2004.

([11]) De belgiske myndigheders brev af 24.2.2005, s. 13.

(36) *ABX's placering i de forskellige markedssegmenter:* Efter de belgiske myndigheders oplysninger tegnede ABX sig i 2003 for en andel på 49 % af vejtransportmarkedet, 42 % af luft- og søtransportmarkedet (Air & Sea) og 8 % af markedet for kontraktlogistik, der vedrører oplagring af varer.

(37) Ser man på aktivitetsniveauet i Tyskland, Nederlandene og Frankrig, er ABX ikke at finde blandt de fem største virksomheder på de individuelle markeder i noget land (vej-, luft- og søtransport samt kontraktlogistik), hvilket også fremgår af Jacobs.

(38) *Vækstpotentiale på de berørte markeder — overordnet set:* Ifølge både de belgiske myndigheder og Jacobs er efterspørgslen efter logistikydelser stadig stigende til trods for de seneste vanskeligheder, der navnlig skyldes begivenhederne den 11. september 2001. Ifølge Jacobs skyldes det, at befolkningstallet i Europa er steget, at forbrugerne i stigende grad kræver et bredt udvalg af varer, at forbrugernes købekraft er blevet forbedret, og at producenterne stadig oftere outsourcer logistikydelser til logistikeksperter.

(39) *Vækstpotentialet i Tyskland:* Jacobs oplyser, at der er et stort vækstpotentiale på det tyske logistikmarked. Den udvikling, der er sket inden for levering af logistikydelser på det tyske marked i løbet af de seneste otte år, tyder på, at såvel udbuddet som efterspørgslen i de kommende år vil kunne vokse med 15-20 % om året.

(40) *Vækstpotentialet på lufttransportområdet:* Både Airbus og Boeing forventer en fordobling af antallet af fragtfly i løbet af de kommende 15-20 år, hvor transport af luftfragt vil stige mere end transport af passagerer. Airbus regner med at skulle transportere tre gange så meget luftfragt, svarende til en gennemsnitlig stigning på 5,7 % om året og for Boeings vedkommende 6,4 % om året indtil udgangen af 2021. De høje vækstrater vil også føre til øget vækst for flyselskaber og logistikudbydere.

(41) *Vækstpotentialet på vejtransportområdet:* Ekspertrapporten fortæller, at vejtransportbranchen i Europa som helhed er en branche, som det er let at få adgang til, og som derfor lider under permanent strukturbetinget overkapacitet ([12]), hvilket har vist sig i de seneste 5-7 år, hvor priserne er faldet voldsomt. Denne overkapacitet gælder dog for de virksomheder, der udfører den pågældende transport, dvs. ikke for ABX, som »planlægger« transporten, men ikke udfører den selv. Ifølge Jacobs går tendensen på markedet for vejtransport af gods i retning af markant vækst. En sådan markedsudvikling må også forventes at skabe vækst for transportvirksomheder og logistikudbydere.

([12]) Den seneste udvidelse af EU ser dog ud til at have stabiliseret situationen indtil videre. Mange transportvirksomheder benytter imidlertid underkontrahenter til vejtransport af gods i form af billigere vognmænd fra de nye medlemsstater, hvilket vil betyde, at det konkurrencemæssige pres på priserne på vejtransportmarkedet øges.

(42) *Vækstpotentialet på søtransportområdet:* Ifølge Jacobs voksede shippingsektoren (freight forwarding) med gennemsnitlig 7 % i tidsrummet fra 1998 til 2002. Den fremtidige vækst inden for søtransport af gods vil afhænge af den mere generelle udvikling på verdensplan.

2.3. **ABX-netværkets opbygning**

2.3.1. *SNCB's erhvervelse af selskaberne i ABX-netværket*

(43) Selv om SNCB's erhvervelse af ABX-netværket, der af naturlige årsager ikke kan medføre fordele for ABX, ikke er genstand for denne beslutning, vil Kommissionen alligevel af hensyn til den overordnede sammenhæng gennemgå de vigtigste etaper i det følgende, sådan som de belgiske myndigheder har beskrevet dem.

(44) De belgiske myndigheder har præciseret, at SNCB besluttede at erhverve de forskellige selskaber i ABX LOGISTICS-koncernen på grundlag af virksomhedsplaner, der på investeringstidspunktet anslog, at selskaberne hurtigt kunne blive rentable igen. Betingelserne for erhvervelsen af Thyssen Haniel Logistik (»THL«)/Bahntrans, Dubois og Saima Avandero (der blev til ABX i Tyskland, Frankrig og Italien) gennemgås i korte træk i det følgende.

(45) *Erhvervelsen af THL/Bahntrans (der blev til ABX i Tyskland):* Ifølge de belgiske myndigheders oplysninger, navnlig fra oktober 2000, udgjorde købsprisen for hele THL-koncernen [...] (*) mio. tyske mark (DEM) (Thyssen-koncernen) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). Coopers & Lybrand havde anslået værdien af denne koncerns aktiviteter til [et beløb, der var højere end ovennævnte købspris (**)] mio. DEM (heraf [...] mio. DEM til fragtopsamling) og til [...] mio. DEM, hvis holdingselskabets omkostninger medregnes. SNCB overtog i forbindelse med erhvervelsen de tidligere aktionærers forpligtelser, herunder navnlig en eksisterende garanti vedrørende en bygning i München. Den negative pris på [...] mio. EUR ([...] mio. DEM) for erhvervelsen af Bahntrans blev betalt af Bahntrans' tidligere aktionærer, Thyssen Handelsunion AG og Deutsche Bahn AG, den 1. oktober 1998.

(46) ABX-D gav underskud, lige fra det blev overtaget. Disse underskud forringede virksomhedens finansielle struktur, og fra regnskabsåret 1999 blev egenkapitalen negativ. Denne situation, der fortsatte til 2005, foranledigede SNCB som moderselskab til at fremsende en administrativ skrivelse om den risiko, der var forbundet med den negative egenkapital.

(47) *Erhvervelsen af Dubois (der er blevet en vigtig del af ABX i Frankrig):* De belgiske myndigheder har anført, at de beregninger, SNCB var i besiddelse af, viste en IRR (»*Internal Rate of Return*«, intern rente af investeringen) på 12,7 %, en WACC (»*Weighted Average Cost of Capital*«, vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger) på 9,5 % og en NPV (»*Net Present Value*«, kapitalværdi) på 9,7 mio. EUR, hvilket betød, at der kunne regnes med en rimelig forrentning af den investerede kapital.

(48) *Erhvervelsen af Gruppo Saima Avandero (der nu er ABX i Italien):* De belgiske myndigheder har oplyst, at de beregninger, SNCB var i besiddelse af, for perioden 1998-2008 viste en IRR på 13,0 %, en WACC på 9,0 % og en NPV på 51,8 mio. EUR, hvilket betød, at der kunne regnes med en rimelig forrentning af den investerede kapital.

(49) Da Kommissionen har rejst spørgsmålet om, hvorvidt SNCB anvendte krydssubsidiering til finansiering af sine investeringer i ABX, er de belgiske myndigheder i øvrigt kommet med følgende præciseringer:

(a) De belgiske myndigheder har gjort opmærksom på, at *»de statslige tilskud i hele perioden fra 1998 til 2002 var utilstrækkelige til at dække [SNCB's] omkostninger i forbindelse med dets offentlige serviceforpligtelser«* ([13]). De har påpeget, at den belgiske revisionsret allerede i 2001 oplyste, at *»ser man på investerings- og driftsfunktionen, blev der i hele perioden med undtagelse af regnskabsåret 1997 samlet set anvendt flere midler til begge funktioner, end der blev tilført, og der blev derfor ikke overført en saldo fra de to offentlige serviceopgaver til [SNCB's] øvrige aktiviteter«* ([14]).

(b) De har også påpeget, at *»da drifts- og investeringsudgifterne i forbindelse med SNCB's offentlige serviceopgaver ikke kunne dækkes af de statslige tilskud, lånte SNCB det beløb, der manglede, for at det kunne opfylde sit behov«* ([15]). Dette gjaldt også for SNCB's ressourcer til investeringerne i ABX, der i øvrigt *»ikke blev finansieret med særlige lån, (…) men med almindelige likvide midler«* ([16]).

(50) De belgiske myndigheder har endelig præciseret, at SNCB i kølvandet på disse erhvervelser sendte administrative skrivelser til flere af ABX's datterselskabers kreditorer og navnlig til ABX-D's og ABX Spaniens kreditorer. De belgiske myndigheder mener, at disse administrative skrivelser er et normalt led i relationerne mellem et moderselskab og dets datterselskaber inden for erhvervslivet.

(*) Fortrolige data.

(**) Det nøjagtige tal er fjernet og erstattet af dette tegn.

([13]) Navnlig de belgiske myndigheders brev af 23.12.2003, der blev registreret den 29.12.2003 under nr. A/38604, og det brev, der blev registreret den 20.6.2003 under nr. A/23465.

([14]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 221.

([15]) De belgiske myndigheders brev, registreret den 20.6.2003 under nr. A/23465.

([16]) De belgiske myndigheders brev af 29.8.2003, der blev registreret den 29.8.2003 under nr. GAB. Loyola de Palacio Entrada nr. 2805, s. 12.

2.3.2. *SNCB's reinvesteringer i 2001*

(51) *Kapitalforhøjelse i Tyskland:* SNCB gennemførte i slutningen af 2000 og i 2001 en kapitalforhøjelse i sit tyske datterselskab (det tidligere Bahntrans) i form af et kapitalindskud på 17,5 mio. EUR og konvertering af SNCB's kortfristede lån på 55 mio. EUR til kapital. Beslutningen blev truffet på grundlag af en række anbefalinger og analyser opstillet med hjælp fra Boston Consulting Group (»BCG«).

(52) BCG's dokumenter indeholdt følgende argumenter og anbefalinger:

(a) ABX-koncernen rummede mulighed for betydelig værdiskabelse og var af strategisk interesse for SNCB.

(b) Der var behov for en finansiel investering og en styrkelse af ledelsen for at udnytte dette potentiale.

(c) Det blev på daværende tidspunkt betragtet som den bedste løsning, at SNCB selv bidrog med denne finansielle investering.

(d) I forbindelse med iværksættelsen af strategien for værdiskabelse via ABX LOGISTICS prioriterede SNCB omstruktureringen af Bahntrans højt.

(e) BCG's eksperter konkluderede, at der var tre årsager til, at omstruktureringsplanen burde iværksættes:

— Hvis omstruktureringen lykkedes, ville man kunne følge strategien for ABX LOGISTICS, *»der har et potentiale for værdiskabelse på over 300 mio. EUR«*.

— Selv om omstruktureringen ikke lykkedes på alle punkter, ville den alligevel påvirke Bahntrans' videresalgsværdi og resultere i en højere pris.

(53) De belgiske myndigheder har oplyst, at der for den samlede investering på 72,5 mio. EUR på investeringstidspunktet kunne regnes med en IRR på 8-10 % set i forhold til de opstillede resultatprognoser. Denne interne rente af investeringen svarer til SNCB's kapitalomkostninger på daværende tidspunkt.

Beregning af den interne rente (IRR) af SNCB's reinvesteringer på […] mio. EUR i ABX Tyskland i 2001

Årlig vækstrate i drifts-resultatet (EBIT)	[…]						
Diskonteringssats	[…]						Terminal-værdi
År	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Diskonteringsfaktor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Terminal-værdi
Omsætning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Driftsresultat før skat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anvendelse af […] mio. EUR provenu købspris	[…]						
Investering af […] mio. EUR i 2001	[…]						
Frie pengestrømme	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger	9 %						
Samlet kapitalværdi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
IRR	10,04 %						

(54) *Kapitalforhøjelse med 12,2 mio. EUR i Nederlandene:* Den strategiske plan for den »nederlandske etape« (den tidligere Kersten Hunik-koncern, som blev erhvervet i februar 1999, og som også omfatter kapitalbesiddelser i Irland) sigtede mod:

(a) At styrke de indenlandske aktiviteter ved erhvervelse af et selskab, der beskæftigede sig med national distribution i Nederlandene. Selskabet håndterede 2 000 forsendelser om dagen, men SNCB's ledelse mente, at der krævedes 6 000 forsendelser for at kunne drive en rentabel forretning inden for national distribution.

(b) At videreføre omstruktureringen af virksomheden Kersten Hunik Holding (det nuværende ABX LOGISTICS Holding BV), der blev købt i 1999.

(c) At videresælge søtransportaktiviteterne (»rederijen«) Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV og Link Line Europa BV.

(d) Finansieringsbehovet blev i praksis dækket på følgende måde:

— 9,2 mio. EUR i form af kortfristede lån ydet af SNCB blev konverteret til kapital i marts 2001.

— I september 2001 forhøjede SNCB kapitalen i ABX LOGISTICS Holding BV med et beløb på 10 mio. EUR. Disse 10 mio. EUR skulle finansiere ABX LOGISTICS Holding BV's køb af Wegtransport BV. Aktierne blev erhvervet til en pris af [...] mio. EUR. Det resterende beløb på [...] mio. EUR blev afsat til dækning af eventuelle prisjusteringer på grund af due diligence.

— De belgiske myndigheder mener derfor, at SNCB's samlede finansiering til det nederlandske datterselskab (eksklusive de [...] mio. EUR, som Wegtransport blev købt for) beløb sig til 9,2 mio. EUR i marts 2001 + 3 mio. EUR i september 2001, i alt 12,2 mio. EUR.

— Denne rekapitalisering var efter myndighedernes opfattelse begrundet i forventningerne om, at de nederlandske aktiviteter kunne blive rentable igen i 2002, som kom til udtryk i den positive udvikling i de resultater, der blev budgetteret med ved udgangen af 2000:

	2000A	Budget for 2001 (udarbejdet ultimo 2000)	Budget for 2002 (udarbejdet ultimo 2001) (*)
Omsætning	54,1	60,9	86,4
Resultat før renter og skat (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) Inkluderer den omsætning, der skyldes købet af Wegtransport.

(55) De belgiske myndigheder mener, at den interne rente af denne investering set i forhold til de resultatprognoser, der forelå på daværende tidspunkt, ligger på 11 % for denne investering på 12,2 mio. EUR.

Beregning af den interne rente (IRR) af SNCB's reinvesteringer på 12,2 mio. EUR i ABX Nederlandene i 2001 (beløb i mio. EUR)

Årlig vækstrate i driftsresultatet (EBIT)	[…]						
Diskonteringssats	[…]						Terminalværdi
År	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Diskonteringsfaktor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	2000A	Budget for 2001 pr. ultimo 2000	Budget for 2002 pr. ultimo 2001 (*)	Plan for 2003 (**)	Plan for 2004 (**)	Plan for 2005 (**)	Terminalværdi
Omsætning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Driftsresultat før skat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Kapitaltilførsel på 12,2 mio. EUR i 2001	[…]						
Frie pengestrømme	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger	9 %						
Samlet kapitalværdi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
IRR	11,3 %						

(*) Inkluderer den omsætning, der skyldes købet af Wegtransport.

(**) Historiske data foreligger ikke. Efterfølgende reestimering på grundlag af 1) opnåelse af en bruttoavance på [...] % i 2003 og 2) en årlig vækstrate på [...] % af omsætningen og resultatet regnet fra 2004.

(56) *Kapitalforhøjelse med 30 mio. EUR i Frankrig:* I december 2001 foretog SNCB en kapitalforhøjelse i det franske selskab, der blev erhvervet i 1999-2000, for at kunne lancere et program for securitisation af fordringer, der gør det muligt at opnå en kreditlinje på 70 mio. EUR. Kapitalforhøjelsen blev forlangt af Société Générale, der havde udstedt de pågældende lån til ABX LOGISTICS (France) SA, som en nødvendig forudsætning for securitisationen af ABX LOGISTICS (France) SA's portefølje af kommercielle kreditter.

(57) Ifølge de belgiske myndigheder viste de finansielle prognoser, der på daværende tidspunkt var udarbejdet for ABX LOGISTICS (France) SA, at omstruktureringsplanen kunne sikre, at selskabet blev rentabelt igen. Denne plan, der var baseret på en række tiltag til forbedring af driften (edb, revurdering af distributionsprocessen, lukninger og aktivitetsnedskæringer, harmonisering af beskæftigelsesvilkår, samling af aktiviteter mv.), skulle øge driftsresultatet (EBIT) fra - 19,6 mio. EUR i 2001 til 4,6 mio. EUR i 2003.

Forventet udvikling i ABX Logistics Frankrigs resultater (pr. september 2001)

	Faktiske tal for 2000	Budget for 2001	Prognose for 2002	Prognose for 2003
Omsætning	516,0	631,0	626,0	664,0
Resultat før skat (EBT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Nettoresultat	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Kilde: Omstruktureringsplanen, side 43. Omregningskurs: 1 EUR = 6,55957 FRF.

(58) SNCB havde vurderet, denne securitisation ville gøre det muligt at erstatte SNCB's kortfristede lån med finansiering udefra. På kort sigt kunne en væsentlig del af de overskydende midler fra denne securitisation nemlig overføres til ABX's cash pool (samling af koncernens likvide midler i en pulje), således at de medvirkende selskaber kunne afvikle en del af deres låneforpligtelser over for SNCB.

(59) De belgiske myndigheder mener, at der på grundlag af de resultatprognoser, der forelå på daværende tidspunkt, kunne regnes med en IRR på 14 % af denne investering på 30 mio. EUR.

Beregning af den interne rente (IRR) af SNCB's reinvesteringer på 30 mio. EUR i ABX Frankrig i 2001 (beløb i mio. EUR)

Årlig vækstrate i driftsresultatet (EBIT)	[…]						
Diskonteringssats	[…]						Terminalværdi
År	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Diskonteringsfaktor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Faktiske tal for 2000	Budget for 2001	Prognose for 2002	Prognose for 2003	Plan for 2004 (*)	Plan for 2005 (**)	Terminalværdi
Omsætning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Nettoresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kapitaltilførsel på 30 mio. EUR i 2001	[…]						
Frie pengestrømme	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger	9 %						
Samlet kapitalværdi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
IRR	14,0 %						

(*) Historiske data foreligger ikke. Efterfølgende reestimering på grundlag af 1) opnåelse af en bruttoavance på [...] % i 2004 og [...] % i 2005 og 2) en årlig vækstrate på [...] % af omsætningen og resultatet regnet fra 2004.

(**) [...] % i forhold til driftsresultatet før skat (EBT).

2.3.3. *SNCB's »parallelle bidrag« til ABX*

(60) De belgiske myndigheder har oplyst, at SNCB i forbindelse med købet af selskaberne i Irland og Portugal og Air&Sea-aktiviteterne i Belgien overtog hele eller en del af disse selskabers gæld, som herefter blev konverteret til kapital. De mener, at disse konverteringer til kapital udgør »parallelle bidrag«, der har til formål:

(a) at gøre det muligt at fusionere visse selskaber og at realisere målet om en forenkling af koncernens juridiske strukturer (Irland og Portugal)

(b) at gøre det muligt at opretholde transportlicenser (Irland)

(c) at gøre det muligt for selskaberne at videreføre deres Air&Sea-aktiviteter med en minimal egenkapital for at tiltrække eksterne finansieringsmidler (Air&Sea Belgien).

(61) Efter Belgiens opfattelse var det muligt at gendanne selskabernes egenkapital og gøre dem rentable igen inden for kort tid som følge af: 1) forholdet mellem deres tab og deres omsætning, 2) det absolutte beløb, der blev konverteret, og 3) ledelsens finansielle fremskrivninger (budgettet for 2003) fra slutningen af 2002, som viste, at økonomien ville være i balance igen fra udgangen af 2003. Disse datterselskaber kunne ikke siges at være virksomheder »i krise«, og de befandt sig derfor ikke i samme situation som de tre kriseramte foretagender, der var omfattet af den oprindelige omstruktureringsplan. Ifølge de belgiske myndigheder er SNCB's isolerede og specifikke tiltag til fordel for disse datterselskaber en normal transaktion i forbindelse med et moderselskabs finansiering af visse datterselskaber som led i driften og derfor fuldt sammenlignelig med princippet om den private investor i en markedsøkonomi.

(62) Det fremgik desuden af budgettet for 2003 for de tre selskaber, som blev opstillet ultimo 2002, at økonomien ville være helt eller næsten helt i balance (tab på under 1 mio. EUR) inden for 12 måneder efter planens iværksættelse.

	Nettoresultat 2002	Budgetteret nettoresultat for 2003 (*)
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd	- 0,3	0,0
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda	- 3,5	- 0,3
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	- 2,0	- 0,8

(*) Budget udarbejdet af ledelsen i september 2002

Finansielle nøgletal beregnet i 2002 for selskaberne i Irland og Portugal samt Air&Sea Belgien (Mio. EUR)

				(1)	(2)	
	Omsætning i 2002 (faktisk)	Driftsresultat (EBIT) i 2002 (faktisk)	Nettoresultat i 2002 (faktisk)	Nettotab i 2002 i % af omsætningen	Konverteret beløb i absolutte tal	
					Ifølge den oprindelige plan (*)	Faktisk konverteret beløb
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd	31,4	0,2	- 0,3	-1 %	3,2	4,3
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda.	13,7	- 1,3	- 3,5	-25 %	2,0	2,0
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	39,0	- 0,5	- 2,0	-5 %	12,0	2,0
					17,2	*8,3*

(*) Konvertering af 91,6 mio. EUR til kapital + bevilling af yderligere midler på 140 mio. EUR, heraf en sikkerhedsmargin på 21 mio. EUR til datterselskabet.

(63) De belgiske myndigheder har fremlagt beregninger af den interne rente (IRR) for hver enkelt transaktion. Disse beregninger, der ikke gennemgås detaljeret her, er baseret på en metode svarende til den, der lå til grund for beregningerne vedrørende reinvesteringerne i 2001. Alle beregningerne viser en IRR på mellem 9,6 og 12,7 %.

(64) SNCB har ligeledes investeret 3,8 mio. EUR i ABX Singapore. Ifølge de belgiske myndigheder falder foranstaltningerne vedrørende ABX Singapore under alle omstændigheder ikke ind under anvendelsesområdet for traktatens artikel 87. De har dog alligevel efterkommet Kommissionen anmodning og fremlagt et estimat over den interne rente, der viser en IRR på 10,9 % for denne investering.

(65) I 2000 stillede SNCB desuden garanti for et beløb på 3 mio. EUR til opførelse af en bygning i Singapore. De belgiske myndigheder mener også, at denne transaktion falder uden for traktatens anvendelsesområde. De har efterfølgende præciseret, at der er tale om en privilegeret fordring med sikkerhed i bygningen, som har en attraktiv placering på et dynamisk marked i kraftig vækst. Bygningen blev solgt i 2005.

2.4. Statens rolle i forbindelse med SNCB's beslutninger om ABX

(66) I det følgende supplerer Kommissionen de oplysninger, der blev fremlagt ved procedurens indledning, med en belysning af visse aspekter vedrørende SNCB og statens eventuelle indflydelse på selskabets beslutninger.

2.4.1. *Bestyrelsen og SNCB's aktiviteter*

(67) SNCB er en selvstændig offentlig virksomhed. I henhold til lov af 21. marts 1991 ([17]) om reform af visse offentlige økonomiske foretagender er SNCB som selvstændig offentlig virksomhed ikke underlagt konkursloven. Selskabets formål er at transportere personer og varer, men det kan udvikle alle kommercielle aktiviteter, der direkte eller indirekte er knyttet til dette formål. Selskabet har en bestyrelse, en direktion og en administrerende direktør. Bestyrelsen består af ti medlemmer, heriblandt den administrerende direktør. Bestyrelsesmedlemmerne ([18]) udnævnes af den belgiske konge og vælges ud fra deres forskelligartede kompetencer ([19]).

(68) Selv om SNCB har mulighed for at iværksætte alle aktiviteter, der er forenelige med selskabets formål, har den belgiske lovgiver dog indført visse begrænsede mekanismer, der skal sikre, at selvstændige offentlige virksomheder ikke tilsidesætter loven, deres egne vedtægter eller ledelseskontrakter. Den vigtigste mekanisme består i, at der i de ledende organer, navnlig bestyrelsen og direktionen, medvirker en regeringskommissær, som holder øje med, at loven, SNCB's vedtægter og ledelseskontrakten overholdes.

2.4.2. *Revisionsrettens konklusioner*

(69) Den belgiske revisionsret udsendte i maj 2001 en beretning ([20]) om SNCB, der indeholder en række vigtige indicier, som kan belyse spørgsmålet om statens indflydelse på de beslutninger, SNCB traf i forbindelse med sine kommercielle aktiviteter. Det fremgår for det første af denne beretning, at »S.N.C.B.'s formål er defineret således: »Selskabet har til formål at transportere personer og gods med jernbane. Selskabet kan i eget regi eller gennem de eksisterende eller fremtidige belgiske, udenlandske eller internationale organer, som det har kapitalinteresser i, foretage alle kommercielle, industrielle eller finansielle transaktioner, som direkte eller indirekte, helt eller delvis, er knyttet til dets formål, eller som vil kunne lette eller fremme realiseringen eller udviklingen af dette formål (…).«

Lov af 23. juli 1926 om stiftelse af S.N.C.B. præciserede i sin oprindelige affattelse ikke, hvad selskabets formål var. Lov af 1. august 1960 (om ændring af ovennævnte lov) beskrev selskabets formål i følgende vendinger: »Nærværende lovforslag præciserer følgelig S.N.C.B.'s formål således, at selskabet har ret til at beskæftige sig med enhver aktivitet, der er relateret til nettets drift, og navnlig til driften af restauranter, caféer mv., fremstilling af det materiel, det har brug for, tilvejebringelse af enhver form for vejtransport med henblik på at fremme befordring af varer (…).«

SNCB's formål er således bevidst meget bredt formuleret. Definitionen indeholder endvidere ingen begrænsning af geografisk art (…) Formålet kan fortolkes således, at det berettiger enhver kommerciel eller finansiel aktivitet.«

(70) For det andet har revisionsretten med hensyn til SNCB's udgifter til ABX gjort opmærksom på den synsvinkel, der er anlagt i visse dele af beretningen: »I betragtning af S.N.C.B.'s handlefrihed, den betydelige risiko, der skulle tages hensyn til, og de problemer, der var involveret, er der i særlig grad fokuseret på de købsbeslutninger, der blev truffet i forbindelse med udbygningen af ABX-netværket. Hovedformålet med denne analyse er at klarlægge, på hvilket grundlag disse beslutninger blev truffet og ført ud i livet, for navnlig at belyse vanskelighederne ved at iværksætte de lovkrav, der skal gøre det muligt for staten at undgå, at virksomhedens evne til at opfylde sine offentlige serviceforpligtelser bringes i fare« ([21]).

(71) På den baggrund drager revisionsretten følgende konklusioner:

(a) »der kan ikke være tvivl om, at det var ledelsen [i SNCB], der stod bag strategien for udvikling af ABX-netværket« ([22]).

([17]) Navnlig § 2, 3, 8, 12 og 41 i denne lov.

([18]) Ifølge de oplysninger, Belgien har givet, er hvervet som bestyrelsesmedlem (uanset hvilket) uforeneligt med hvervet som medlem af Europa-Parlamentet, medlem af de lovgivende forsamlinger, minister eller statssekretær, medlem af et råd eller en regering for et fællesskab eller en region, guvernør for en provins, medlem af et provinsråds faste repræsentantskab og medlem af SNCB's personale.

([19]) Revisionsrettens betænkning (s. 46): Medlemmerne af bestyrelsen kan på nuværende tidspunkt kun afsættes efter samstemmende udtalelse fra bestyrelsen vedtaget med to tredjedels flertal.

([20]) »Cour des Comptes: Le bon emploi des deniers publics par la S.N.C.B. ; Audit effectué en exécution de la résolution de la Chambre des représentants du 11 mai 2000«, Bruxelles, maj 2001.

([21]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 142.

([22]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 151.

(b) »den offentlige virksomhed [SNCB] råder over en betydelig handlefrihed i forbindelse med sine investeringer på ikke-jernbanerelaterede områder og sine kapitalbesiddelser i kommercielle aktiviteter« ([23]).

(c) »det eneste krav, der stilles til de beslutninger, som SNCB træffer om disse [kommercielle] aktiviteter, er, at de overholder selskabets formål og bestemmelserne i loven af 21. marts 1991, som skal imødegå risikoen for, at udførelsen af offentlige serviceopgaver bringes i fare« ([24]).

(d) »investeringer i kommercielle, ikke-jernbanerelaterede aktiviteter skal (…) ikke godkendes på forhånd, og det er derfor regeringskommissæren, der alene varetager den statslige kontrol« ([25]).

(e) »De nuværende regler, der giver regeringskommissæren ret til at påklage og ministeren ret til at ophæve beslutninger, som kan bringe udførelsen af [SNCB's] offentlige serviceopgaver i fare, garanterer ikke i tilstrækkelig grad, at målet om, at disse opgaver skal varetages til enhver tid, nås« ([26]).

(72) Regeringskommissæren og ressortministeren har som anført i revisionsrettens beretning iværksat en række tiltag i bevidsthed om den risiko, der truer SNCB's varetagelse af offentlige serviceopgaver, og de utilstrækkelige kontrolmidler, som staten kan tage i brug for at mindske denne risiko. Formålet med det tiltag, regeringskommissæren iværksatte den 2. marts 2000 ([27]), var således at undersøge, om investeringen i ABX's italienske afdeling »*... kunne vanskeliggøre udførelsen af* [SNCB's] *offentlige serviceopgaver ...*«. Den 28. april 2000 ([28]) udtrykte den belgiske minister for mobilitet og transport et ønske om, at »*virksomhedens strategiske dispositioner orienteres mod langsigtede mål og gør det muligt at sikre dens fremtidige levedygtighed*«. Den 31. maj 2000 ([29]) præciserede ministeren for mobilitet og transport »*... betingelserne for det statslige tilsyn i forbindelse med køb eller erhvervelse af kapitalandele ...*«, efter at regeringskommissæren den 26. maj 2000 ([30]) havde mindet om, at »*de kommercielle aktiviteter, der iværksættes af S.N.C.B., skal være forenelige med selskabets formål og med den opgave, det er pålagt ifølge loven ...*«.

([23]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 142.
([24]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 141.
([25]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 154.
([26]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 154.
([27]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 152.
([28]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 150.
([29]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 153.
([30]) Revisionsrettens beretning af 18. maj 2001, s. 153.
([31]) Kan ses på internetadressen: http://www.belgium.be/

2.4.3. *Ministerrådets medvirken i omstruktureringen af ABX*

(73) I øvrigt henviste Kommissionen, da den indledte proceduren, til referatet af [det belgiske] ministerråds møde den 22. februar 2002 og den tilhørende pressemeddelelse ([31]), der klart viste, at regeringen på daværende tidspunkt medvirkede i beslutningsprocessen omkring omstruktureringen af ABX: »*Ministerrådet har efter forslag fra premierministeren godkendt en række foranstaltninger vedrørende ABX's virksomhed. Der er vedtaget følgende beslutninger på grundlag af de oplysninger og strategiske overvejelser, SNCB har fremlagt: SNCB stifter et holdingselskab, der samler alle ABX's aktiviteter (…).*«

2.4.4. *SNCB's finansieringskapacitet fra 1998 til 2001*

(74) Kommissionen har konstateret, at SNCB's egen økonomiske situation i perioden 1998-2001 var tilstrækkelig god til, at selskabet kunne skaffe sig lån på markedet. Det fremgår navnlig af:

(a) at SNCB i 1998 have en sund finansiel struktur med et forhold mellem den finansielle gæld og egenkapitalen på 51 % i 1998, 54 % i 1999, 62 % i 2000 og 90 % i 2001 og et positivt konsolideret resultat ([32])

(b) den uafhængige ekspertundersøgelse »NERA«, som viser, at SNCB's gældsætning i denne periode lå på et acceptabelt niveau set i forhold til tilsvarende virksomheder i samme sektor. Ifølge NERA svarer et sådant acceptabelt niveau til en gældskvote på mellem 0,8/1 og 1,25/1 ([33]). I samme undersøgelse fastslår NERA dog også, at SNCB's gældskvote holdt sig inden for dette interval i perioden 1997-2001 ([34]).

(75) Fra og med 2002 er SNCB's økonomiske situation imidlertid blevet forringet. SNCB's finansielle gæld steg nemlig ifølge det konsoliderede regnskab fra 3,9 mia. EUR i 2001 til 5 mia. EUR i 2002 og 6,2 mia. EUR i 2003, og selskabets samlede gæld steg fra 8,6 mia. EUR i 2001 til 9,6 mia. EUR i 2002 og 10,7 mia. EUR i 2003. Samtidig faldt selskabets egenkapital fra 4,9 mia. EUR i 2001 til 4,4 mia. EUR i 2002 og 4,2 mia. EUR i 2003. Ser man kun på finansiel gæld med en løbetid på mindst ét år ([35]), steg gældskvoten fra 80 % i 2001 til 114 % i 2002 og 150 % i 2003, samtidig med at SNCB i disse år kunne registrere et samlet tab.

([32]) De belgiske myndigheders brev af 29.8.2003, der blev registreret den 29.8.2003 under nr. GAB. Loyola de Palacio Entrada nr. 2805, s. 4.
([33]) NERA-rapporten, s. 58.
([34]) Ifølge NERA (bilag D.1., s. 7) steg selskabets gældskvote fra 0,6 i 1997, 1998 og 1999 til 0,8 i 2000 og 1,0 i 2001.
([35]) For årene 1998-2001 indgik den langfristede finansielle gæld, der forfaldt i det pågældende år, i SNCB's beregning af den nævnte kvote, hvilket forklarer differencen mellem 90 % og 80 % for året 2001 og differencen i de efterfølgende år.

3. DETALJERET BESKRIVELSE AF ABX'S OMSTRUKTURERINGS- OG PRIVATISERINGSFORANSTALTNINGER

(76) ABX-koncernens aktiviteter er blevet samlet i et holdingselskab ved navn ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (herefter »ABX-WW«) ([36]). Størsteparten af Air&Sea-aktiviteterne, der før hørte under ABX's forskellige nationale selskaber, er desuden allerede blevet samlet i ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV, som er en nystiftet enhed under ABX-WW, herefter »ABX-Air&Sea« ([37]).

Sammenlægningen er et led i den gennemgribende omstrukturering af koncernens samlede aktiviteter, der blev indledt i 2002. Omstruktureringen omfatter såvel driftsforanstaltninger (integrering af de forskellige selskaber, oprettelse af en central administration, opdeling i profitcentre, kapacitetsnedskæringer, produktivitetsforbedringer osv.) som finansielle foranstaltninger, der skal styrke koncernens finansielle struktur og levedygtighed. I tilknytning til disse omstruktureringsforanstaltninger har SNCB indgået en foreløbig aftale med en investor om salg af ABX-Worldwide-koncernen med forbehold af Kommissionens vurdering af omstruktureringen.

De vigtigste elementer i omstruktureringen er beskrevet i det følgende.

(77) De belgiske myndigheder har gjort opmærksom på, at ABX-WW takket være denne omstrukturering genoprettede sin driftsrentabilitet i 2004 (EBIT på 11,6 mio. EUR) og ventes at opnå nettorentabilitet i 2006 (med et nettoresultat på 10,7 mio. EUR) ([38]).

3.1. Integrering og omorganisering af ABX-koncernen

(78) Der er truffet forskellige foranstaltninger for at sikre en bedre integrering af selskaberne i ABX-koncernen: integrering af koncernens ledelsesstruktur (Phoenix-programmet), edb-systemerne, den finansielle styring og forvaltningen af de menneskelige ressourcer.

(79) *Phoenix:* De belgiske myndigheder har oplyst, at formålet med dette program er at integrere den internationale ledelse af koncernens forskellige aktiviteter, at udnytte driftsmæssige synergier, i højere grad at samle indkøb hos et mindre antal leverandører, at styrke »koncerncentret« (Corporate Centre) ved at udstyre det med de edb-processer, -kompetencer og -værktøjer, der er nødvendige for, at det kan udøve sine kompetencer, at benytte produktcentre til koordinering af kommercielle og driftsmæssige tiltag og kvaliteten af den service, der ydes over for kunden, på tværs af landene og at ansvarliggøre og motivere den lokale ledelse til at arbejde tæt sammen med de andre selskaber i koncernen.

(80) *Edb:* Hensigten med integreringen af edb-systemerne er at samle de eksisterende systemer, at rationalisere applikationerne og at opstille helhedsløsninger for koncernen.

(81) *Finansiel centralisering:* Finansteamet i koncernens hovedsæde er blevet styrket for at centralisere denne funktion i koncernen. Det har betydet, at de teams, der har ansvaret for den finansielle kontrol og likviditetsstyringen, er blevet styrket, og at der er oprettet nye teams, som arbejder med konsolidering af resultater og forvaltning af kundetilgodehavender. De nævnte projekter for integrering af edb-systemer og standardiseringen af de finansielle oplysninger, som landene sender til koncernens hovedkontor, har forbedret kvaliteten af den finansielle information.

(82) I forbindelse med denne finansielle centralisering har ABX indført en mekanisme, der gør det muligt at samle likvide midler fra alle koncernens selskaber. Denne »cash pooling« betød, at ABX-koncernen i januar 2001 mod garanti fra SNCB kunne oprette en enestående likviditetsfacilitet med et loft på [...] i et finansieringsinstitut.

De belgiske myndigheder har meddelt Kommissionen, at denne kreditlinje på [...] mio. EUR sikrer den långivende bank et vederlag, og at den garanti, som SNCB i januar 2001 stillede for kreditlinjen, resulterer i et vederlag på [...] basispoint.

(83) *Menneskelige ressourcer:* Koncernen ansatte i november 2003 en direktør med ansvar for menneskelige ressourcer, som skal etablere de strukturer og processer, der er nødvendige for at koordinere og forvalte datterselskabernes menneskelige ressourcer, og opstille ensartede procedurer for ansættelse, evaluering og aflønning af koncernens topledere og medarbejdere med ledelsesmæssigt potentiale. I 2005 vil der blive oprettet et europæisk bedriftsråd.

(84) De belgiske myndigheder har anført, at centraliseringen af koordineringsfunktionerne er med til at gøre den centrale administration mere effektiv. Den centrale administrations omkostninger, som består af omkostninger til »Global Accounts« (samlede konti) for internationale kunder og/eller multiprodukter, centrale edb-omkostninger og omkostninger til strukturer (finansielle og juridiske,

([36]) Sammenlægningen skete den 29.12.2003. Det gjaldt dog ikke for ABX LOGISTICS (France) S.A.'s internationale aktiviteter, der blev overført sidst i december 2004. Efter de belgiske myndigheders oplysninger er disse aktiviteter rentable eller tæt på at være det. Sammenlægningen omfatter ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, »Road International«, Mitjaville S.A.S. og Lacombe Transports Internationaux Sarl.

([37]) Air&Sea-aktiviteterne i Belgien, Asien og Amerika er allerede nu blevet samlet i ABX-Air&Sea. Air&Sea-aktiviteterne i Nederlandene blev overført i begyndelsen af januar 2005. Air&Sea-aktiviteterne i Tyskland er af følgende to årsager endnu ikke blevet overført: i.) det har vist sig, at denne overførsel vil resultere i en fortjeneste på [...] mio. EUR i ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH's regnskab det år, hvor overførslen finder sted, men at der efterfølgende må regnes med et tilbagevendende likviditetsdræn på over [...] mio. EUR om året, og ii.) denne disposition vil medføre, at ABX LOGSTICS (Deutschland) GmbH mister de finansielle midler, der stammer fra programmet for securitisation af fordringer i forbindelse med disse aktiviteter, dvs. [...] mio. EUR. Disse ressourcer skal hentes fra andre finansieringskilder, hvilket ikke er praktisk muligt, så længe det ikke er lykkedes at styrke selskabets finansielle struktur.

([38]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005. Der er tale om ajourførte tal, som derfor kan afvige fra de prognoser, der stammer fra januar 2005.

menneskelige ressourcer og kommunikation) udfaktureres til ABX-WW's datterselskaber i form af »license and service fees« (licensafgifter og royalties). Denne udfakturering udgør ca. [...] % af omsætningen i ABX-WW's datterselskaber og dækker de omkostninger, der er forbundet med at beskytte og anvende varemærket, samt alle de ydelser, som hovedkontoret præsterer over for datterselskaberne.

(85) De belgiske myndigheder har desuden, navnlig på grundlag af en nyere undersøgelse ([39]), gjort opmærksom på, at ABX-WW's strukturomkostninger er lavere end gennemsnittet for koncerner af samme størrelse, uanset hvilken branche man ser på. Med hensyn til hovedkontorets (»Headquarters«) størrelse i forhold til koncernens størrelse, fremgår det af oplysningerne i den nye rapport, at det geometriske gennemsnit for samtlige undersøgte koncerner ligger på 186 ansatte i Headquarters pr. 10 000 medarbejdere. Dette gennemsnit er højere end for ABX, der har 60 ansatte i den centrale administration pr. 10 000 medarbejdere.

(86) ABX's transaktioner er samlet i et antal »profitcentre« svarende til de aktiviteter, der hver især skal gøres levedygtige (heriblandt Road Domestic-aktiviteterne i Tyskland, der er ramt af de største vanskeligheder) inden udgangen af 2006.

3.2. Særlige foranstaltninger til fordel for ABX Tyskland

(87) *Driftsforanstaltninger:* Ud over de driftsmæssige omstruktureringsforanstaltninger, der blev beskrevet ved procedurens indledning, vil en række yderligere foranstaltninger i form af afhændelse af datterselskaber og forretningsområder, lukning af afdelinger og forretningsområder samt produktivitetsforbedringer resultere i en samlet reduktion, der omfatter 64 forretningssteder (69 %), en omsætning på 184 mio. EUR (-30 %), 1 589 fuldtidsstillinger (-43 %) og driftsarealer på 405 062 m^2 (-56 %) ([40]), fra nu af og til udgangen af 2005, hvor omstruktureringsplanen i princippet vil være gennemført. Koncernen ventes at blive rentabel igen i 2006-2007.

(88) Ved brev af 1. december 2005 har de belgiske myndigheder desuden oplyst, at *»som følge af den negative udvikling på det tyske marked og kravene i Europa-Kommissionens retningslinjer er ABX i færd med at udarbejde en plan, der skal gøre det muligt for selskabet at reducere [...] omfanget af dets nationale vejtransportvirksomhed i Tyskland. (…)*

Denne plan ligger endnu ikke klar. ABX LOGISTICS kan imidlertid forpligte sig over for Europa-Kommissionen til inden den [...] at reducere sit nationale kurernetværk i Tyskland ved hjælp af lukninger, salg eller indgåelse af partnerskab/-er med henblik på at indskrænke det nuværende antal på 20 afdelinger, der kontrolleres af ABX, til [...] afdelinger. ABX vil desuden kunne beholde sine aktiebesiddelser [...] i ca. [...] af forretningsstederne [...].«

([39]) Kilde: D. Collis, D. Young og M. Goold, »The Size, Structure and Performance of Corporate Headquarters«, Harvard Business School Strategy Working Papers Series, 2003; ABX LOGISTICS.

([40]) De belgiske myndigheders brev af 14.1.2005, s. 23.

(89) *Produktivitetsforbedringer:* Ifølge de oplysninger, de belgiske myndigheder har fremlagt, vil de driftsmæssige omstruktureringsforanstaltninger, der iværksættes i Tyskland, føre til en (teoretisk) forbedring (forudsat at omsætningen er konstant) af driftsfortjenesten på omkring 14,6 mio. EUR for ABX Tyskland.

(90) *Finansiel omstrukturering:* SNCB har planer om at konvertere en fordring på 50 mio. EUR til kapital, at tilvejebringe yderligere egenkapital på 100 mio. EUR og at konvertere renter på 7,4 mio. EUR til kapital. Foranstaltningerne iværksættes, så snart Kommissionens godkendelse foreligger. Denne kapitaltilførsel skal gøre det muligt for ABX-D at bringe dets egenkapital, der pr. 31. december 2004 lå på -143 mio. EUR (i mellemtiden opgjort til - 141,2 mio. EUR), op på 14,4 mio. EUR. Denne genopretning af ABX-D's egenkapital er ifølge de belgiske myndigheder nødvendig for at kunne gennemføre den påtænkte privatisering af ABX-WW ([41]).

(91) *Resultatprognoser:* Alle disse tiltag vil ifølge forretningsplanen (business plan) gøre det muligt at genskabe ABX-D's driftsmæssige rentabilitet fra 2006 (EBIT på [...] mio. EUR) og at opnå nettorentabilitet i 2007 (nettoresultat på [...] mio. EUR).

3.3. Særlige foranstaltninger til fordel for ABX Nederlandene

(92) *Driftsforanstaltninger:* Ud over de driftsmæssige omstruktureringsforanstaltninger, der blev beskrevet ved procedurens indledning, vil en række afhændelser af datterselskaber og forretningsområder, lukninger af afdelinger og forretningsområder samt produktivitetsforbedringer resultere i en samlet reduktion, der omfatter 4 forretningssteder (-44 %), en omsætning på 14 mio. EUR (-21 %), 93 fuldtidsstillinger (-22 %) og et driftsareal på 18 400 m^2 (-28 %).

(93) *Produktivitetsforbedringer:* Ifølge de oplysninger, de belgiske myndigheder har fremlagt, vil de driftsmæssige omstruktureringsforanstaltninger, der iværksættes i Nederlandene, føre til en (teoretisk) forbedring (forudsat at omsætningen er konstant) af driftsfortjenesten på omkring 5,7 mio. EUR for ABX i Nederlandene, og koncernen ventes at blive rentabel igen i 2006-2007.

(94) *Finansiel omstrukturering:* SNCB har planer om at konvertere en gæld på 10 mio. EUR og renter på 0,6 mio. EUR til kapital, på 7,4 mio. EUR til kapital, så snart Kommissionens godkendelse foreligger. Denne kapitaltilførsel skal gøre det muligt for ABX-NL at bringe dets egenkapital, der pr. 31. december 2004 lå på –1,3 mio. EUR (i mellemtiden opgjort til - 1,5 mio. EUR), op på 9,3 mio. EUR. Denne genopretning af ABX-NL's egenkapital er ifølge de belgiske myndigheder nødvendig for at kunne gennemføre den påtænkte privatisering af ABX-WW ([42]).

([41]) De belgiske myndigheders brev af 24.2.2005, s. 12.

([42]) De belgiske myndigheders brev af 24.2.2005, s. 12.

(95) *Resultatprognoser:* Alle disse tiltag vil ifølge forretningsplanen (business plan) gøre det muligt at genskabe ABX-NL's driftsmæssige rentabilitet fra 2005 (EBIT på [...] mio. EUR) og at opnå nettorentabilitet i 2006 (nettoresultat på [...] mio. EUR).

3.4. Afvikling af den franske road domestic-aktivitet

(96) De belgiske myndigheder har anført, at SNCB i lyset af de vanskeligheder, som ABX-F var stødt på, og som mentes at kunne true hele ABX-koncernens levedygtighed, valgte at afvikle de indenlandske vejtransportaktiviteter i ABX-Frankrig, som blev overtaget af medarbejderne. Overtagelsen er nærmere beskrevet i beslutningen om at udvide proceduren. Det bemærkes derfor blot, at ABX-F's indenlandske aktiviteter blev solgt til medarbejderne til en negativ markedspris på [...] mio. EUR. Salget skete med virkning fra midnat den 31. marts 2005. ABX-F's øvrige aktiviteter blev overført til ABX-WW.

(97) To konsulentfirmaer, Deloitte og Ernst & Young Transaction Advisory Services, har konkluderet, at den negative salgspris på [...] mio. EUR for ABX-F's indenlandske division var rimelig og svarede til markedsværdien.

(98) De belgiske myndigheder har gjort opmærksom på, at »*SNCB opgav sine planer om at investere i ABX Frankrig og erklærede, at den rekapitalisering, der blev anmeldt i februar 2003, ikke ville finde sted. Foranstaltningerne vedrørende Frankrig — herunder medarbejdernes overtagelse af virksomheden — indgår i en kontrolleret og socialt ansvarlig afvikling, der gør det muligt at redde over 2 300 arbejdspladser. SNCB trækker sig ud af Frankrig. Efter at medarbejderne har overtaget den indenlandske division, vil ABX-Frankrig udelukkende skulle administrere tre rentable logistikkontrakter, som vil blive videreført indtil slutningen af* [...]*, og som kun tegner sig for en omsætning på 29 mio. EUR. ABX Frankrig har på nuværende tidspunkt ingen driftsmæssige aktiviteter og vil utvivlsomt træde i likvidation*« ([43]). »*Hvis det således antages, at afhændelsen af den franske virksomhed — i bred forstand — er et led i omstruktureringen af ABX Logistics-koncernen, er der ikke tale om en omstrukturering af ABX LOGISTICS'aktiviteter i Frankrig på linje med de foranstaltninger, der er anmeldt for Tyskland og Nederlandene*« ([44]).

3.4.1. *Medarbejderovertagelsen*

(99) De belgiske myndigheder har som bekendt sammenlignet det scenario, der bevirkede, at medarbejderne overtog den indenlandske del af ABX's aktiviteter, med et scenario baseret på en frivillig likvidation og fastslået, at medarbejdernes overtagelse var den mindst bekostelige løsning. Kommissionen stillede sig tvivlende over for dette ræsonnement i sin beslutning om procedurens udvidelse og understregede, at det også var nødvendigt at sammenligne en medarbejderovertagelse med et scenario med tvangslikvidation, eftersom en privat investor i en tilsvarende situation vil vælge den løsning, der er billigst for ham, og ikke gå uden om en konkurs, hvis det økonomisk set er den mest fordelagtige løsning.

(100) De belgiske myndigheder har gjort gældende, at en konkurs under alle omstændigheder vil være mere bekostelig end en medarbejderovertagelse, og at det trods Kommissionens betænkelighed ikke bare socialt set er mere ansvarligt at sammenligne med en frivillig likvidation. Det er også den rigtige sammenligning, hvilket fremgår af de forhold, der er beskrevet i det følgende.

3.4.2. *Omkostninger ved de forskellige scenarier*

(101) De belgiske myndigheder har sammenlignet omkostningerne ved de tre muligheder — medarbejderovertagelse, frivillig likvidation og konkurs — i tabellen nedenfor ([45]):

	Medarbejder-overtagelse	Frivillig likvi-dation	Konkurs eller tvangs-likvida-tion
Negativ egenkapital pr. 30/09/2004	[…]	[…]	[…]
Forventet tab i sidste kvartal 2004	[…]	[…]	[…]
Anslået negativ egenkapital pr. 31/12/2004	[…]	[…]	[…]
Heraf gæld til SNCB	[…]	[…]	[…]
Nedskrivning af værdien af immaterielle aktiver	[…]	[…]	[…]
Provenu af salget af Contract Logistics til MGF (endnu ikke bogført)	[…]	[…]	[…]
Provenu af overførslen af Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile og Lacombe	[…]	[…]	[…]
Afslutning af den igangværende socialplan (PSE4) — udgifter i 2004	[…]	[…]	[…]
Dækning af tab i 2005 for aktiviteter, der ikke blev overtaget af medarbejderne	[…]	[…]	[…]

([43]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005, s. 18.

([44]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005, som blev registreret den 16.6.2005 under nr. 15050, s. 18.

([45]) De belgiske myndigheders brev af 2. september 2005.

	Medarbejder-overtagelse	Frivillig likvi-dation	Konkurs eller tvangs-likvida-tion
Likviditetsvirkning for SNCB inden valg af afviklingsscenario	[…]	[…]	[…]
Salgspris (negativ) — maksimum	[…]		
Dækning af tab i den periode, hvor socialplanen blev udarbejdet — 2005		[…]	
Dækning af tab i 4 yderligere måneder — 2006 (risiko)		-15	
Ny socialplan for det tilbageværende personale		[…]	
Ophævelse af lejekontrakter		-8	
Ophævelse af andre kontrakter		-6	
Risiko […] for SNCB […]			
Erhvervsgæld til leverandører pr. 31.12.2004			
Skyldig løn og bidrag til social sikring til personalet			
Socialplan for personalet i ABX Frankrig			[…]
Fyldestgørelse af kreditorer — lejekontrakter			-8
Fyldestgørelse af kreditorer — andre kontrakter			-6
Risiko for indfrielse af SNCB's garanti for gæld til Soc. Gen/Natexis			
Værditab for ABX LOGISTICS-koncernen			-112
Omkostninger til yderligere afskedigelser som følge af lavere omsætning			[…]
Følger for behovet for driftskapital			-45
Følger for omkostningerne til finansiering af SNCB's bankgæld			-14
Følger for omkostningerne til finansiering af ABX LOGISTICS' bankgæld			-7
Samlede omkostninger for SNCB	**- 137,5**	**-183**	**-346**

(102) Forskellen i omkostningerne til medarbejderovertagelsen og den frivillige likvidation (især omkostningerne til en socialplan for det tilbageværende personale og til dækning af tab for den periode, hvor planen blev udarbejdet) er efter de belgiske myndigheders oplysninger kontrolleret og bekræftet af selskabet Ernst & Young. Selskabets eksperter har konkluderet følgende: »… we conclude that on an overall level the price differential between the scenario of the Management Buy-Out and the scenario of the Liquidation of Domestic Road Transport Activities amounting to EUR 45,5 million to be fair and reasonable« (»vi må konkludere, at prisforskellen mellem scenariet for medarbejderovertagelsen og scenariet for likvidation af de indenlandske vejtransportaktiviteter, der udgør 45,5 mio. EUR, som helhed betragtet er ret og rimelig«).

(103) Ifølge de belgiske myndigheder ville omkostningerne i forbindelse med en konkurs langt have oversteget ABX Frankrigs daværende nettoformue (som var på -[...] mio. EUR). Det skyldes:

(a) risikoen for SNCB [...]

(b) følgerne af det kundetab, som forringelsen af ABX's image ville give sig udslag i, og dette tabs følger for ABX LOGISTICS Worldwide-koncernens værdi

(c) omkostningerne i forbindelse med afskedigelse af medarbejdere, der var blevet overflødige på grund af kundetabet

(d) følgerne for koncernens behov for driftskapital og

(e) følgerne for ABX LOGISTICS-koncernens og SNCB egne finansieringsomkostninger, når et af deres datterselskaber standser sine betalinger.

(104) *Risiko for [...] ([...] mio. EUR)* : Ifølge de belgiske myndigheder ([46]) *»ville konkursscenariet udsætte SNCB for en risiko [...], der ville betyde, at selskabet kunne drages til ansvar. [...]* ([47]) *, [...]* ([48]) *, [...]* ([49])« ([50]).

(105) De belgiske myndigheder har til eksempel også henvist til en ny beslutning [...] ([51]).

(106) De belgiske myndigheder mener, at *»Kommissionen skal nøjes med at fastslå, om der består en risiko, og om den forekommer plausibel, og afgøre, om det er sandsynligt, at en privat erhvervsdrivende, der udsættes for denne risiko, i samme situation ville have forsøgt at undgå en konkurs og valgt en frivillig likvidation. [...]«* ([52]).

([46]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005, som blev registreret den 16.6.2005 under nr. 15050, s. 22.
([47]) [...].
([48]) [...].
([49]) [...]
([50]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005, som blev registreret den 16.6.2005 under nr. 15050, s. 22.
([51]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005, bilag C.4.
([52]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005, som blev registreret den 16.6.2005 under nr. 15050, s. 22.

(107) Det franske advokatfirma Grand, Auzas et Associés gjorde SNCB opmærksom på denne risiko i slutningen af 2004 og sendte samtidig en skriftlig vurdering af denne risiko.

(108) Advokatfirmaet Linklaters har også påpeget også over for de belgiske myndigheder, at hvis »[...] ([53]) [...]« ([54]).

(109) Når SNCB [...], mener de belgiske myndigheder, at selskabet i det mindste burde have finansieret en socialplan for de resterende 1 300 ansatte, svarende til en omkostning på [...] mio. EUR, og fyldestgjort ABX Frankrigs kreditorer (8 mio. EUR til udlejere af fast ejendom og 6 mio. EUR til andre kreditorer).

(110) *Forringelse af ABX-koncernens værdi som følge af kundetab (112 mio. EUR):* De belgiske myndigheder mener, at en konkurs ville have medført en alvorlig og varig forringelse af den franske road domestic-divisions image og koncernens renommé og resulteret i et kundetab til skade for hele koncernen. Deres vurdering af ABX-koncernens værdiforringelse ses i tabellen nedenfor.

De belgiske myndigheder mener, at den lavere omsætning til dels ville blive udlignet af de direkte transportomkostninger, som med det samme ville bortfalde. Men de indirekte omkostninger (strukturomkostningerne) ville det være nødvendigt at reducere gradvis (ved afskedigelse af personale i forhold til de mistede aktiviteter) over en treårig periode for at vende tilbage til den situation, der forelå før konkursen. Kundetabet ville derfor have haft størst indvirkning på driftsresultatet (EBIT) det første år og mindre indvirkning de efterfølgende to år, indtil den situation, der forelå før konkursen, var genskabt.

Forringelse af koncernens værdi som følge af lavere omsætning efter ABX LOGISTICS France S.A.'s konkurs

I mio. EUR, baseret på de prognoser, der forelå ultimo 2004		2005	2006	2007	Total
I Frankrig					
Road International Frankrig					
	Budgetteret bruttoavance	[…]	[…]	[…]	
	Kundetab i %	30 %	15 %	*7,5 %*	
	Anslået indvirkning på EBIT	[…]	[…]	[…]	8,8
Air&Sea Frankrig					
	Budgetteret bruttoavance	[…]	[…]	[…]	
	Kundetab i %	10 %	6 %	2 %	
	Anslået indvirkning på EBIT	[…]	[…]	[…]	3,1
Uden for Frankrig					
Road Tyskland					
	Budgetteret bruttoavance	[…]	[…]	[…]	
	Kundetab i %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Anslået indvirkning på EBIT	[…]	[…]	[…]	46,7
Air&Sea Tyskland					
	Budgetteret bruttoavance	[…]	[…]	[…]	
	Kundetab i %	5 %	3 %	1 %	
	Anslået indvirkning på EBIT	[…]	[…]	[…]	3,1
Road Domestic Nederlandene					
	Budgetteret bruttoavance	[…]	[…]	[…]	
	Kundetab i %	*30 %*	*15 %*	*7,5*	
	Anslået indvirkning på EBIT	[…]	[…]	[…]	3,3

([53]) [...]

([54]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005, bilag C.2.

I mio. EUR, baseret på de prognoser, der forelå ultimo 2004		2005	2006	2007	Total
Road Domestic Belgien					
	Budgetteret bruttoavance	[…]	[…]	[…]	
	Kundetab i %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Anslået indvirkning på EBIT	[…]	[…]	[…]	16,5
Andre lande og produktlinjer					
	Budgetteret bruttoavance	[…]	[…]	[…]	
	Perte de clientèle en %	5 %	3 %	1 %	
	Anslået indvirkning på EBIT	[…]	[…]	[…]	25,2
I alt					
	Budgetteret bruttoavance	455,6	489,7	519,7	
	Kundetab i % (vægtet gennemsnit)	*14 %*	*7 %*	*3 %*	
	Anslået indvirkning på EBIT	61,6	34,4	16,4	112,4

(111) De belgiske myndigheder har i den forbindelse også henvist til, at De Europæiske Fællesskabers Domstol har udtalt, at *»det må (…) anerkendes, at et moderselskab i et begrænset tidsrum kan påtage sig at dække tabene i et af dets datterselskaber, således at datterselskabet kan standse driften på de bedst mulige betingelser. Sådanne beslutninger kan være begrundet ikke blot i muligheden for herved at opnå en indirekte økonomisk gevinst, men også i andre overvejelser, f.eks. ønsket om at bevare koncernens image eller omlægge dens virksomhed«* ([55]).

(112) *Omkostninger i forbindelse med afskedigelse af medarbejdere, der er blevet overflødige på grund af den lavere omsætning ([...] mio. EUR):* De belgiske myndigheder er som ovenfor nævnt gået ud fra, at de indirekte omkostninger ville være faldet i takt med de afskedigelser, der fandt sted over en treårig periode, hvorefter økonomien ville være i balance igen. De beregninger, som de belgiske myndigheder har foretaget, peger på ca. 1 000 afskedigelser (svarende til ca. 550 personer i Tyskland, 200 i Frankrig, 100 i Belgien og 200 i resten af verden).

(113) *Følger for ABX-koncernens behov for driftskapital (45 mio. EUR):* De belgiske myndigheder mener, at et scenario, hvor en del af koncernen blev erklæret konkurs, ville have fået leverandørerne til den øvrige del af koncernen til at presse hårdt på for at genforhandle betalingsfristerne for deres fakturaer (og f.eks. kræve kontant afregning i stedet for betaling løbende måned 30 dage). Ifølge deres beretninger ville det, hvis leverandørerne i gennemsnit nedsatte deres betalingsfrist med 7 dage, have skabt et øjeblikkeligt behov for 45 mio. EUR i kontanter.

(114) *Følger for SNCB's og ABX LOGISTICS Worldwides gennemsnitlige finansieringsomkostninger (14 + 7 mio. EUR):* Ifølge de belgiske myndigheder kunne SNCB og ABX LOGISTICS' gennemsnitlige finansieringsomkostninger til deres respektive banker være steget, hvis et af deres datterselskaber gik i betalingsstandsning. De potentielle øgede finansieringsomkostninger anslås til 100 basispoint (1 %) for ABX LOGISTICS' bankgæld (ca. 240 mio. EUR) og 50 basispoint for SNCB's bankgæld (ca. 900 mio. EUR), som ikke er blevet overtaget af den belgiske stat. Hvis man antager, at disse meromkostninger udlignes over en treårig periode, mener de belgiske myndigheder, at meromkostningerne i forbindelse med finansieringen af SNCB's gæld vil udgøre ca. 14 mio. EUR, mens de for finansieringen af ABX LOGISTICS' gæld vil udgøre ca. 7 mio. EUR.

3.4.3. *Andre hensyn, som de belgiske myndigheder har peget på*

(115) Ud over at sammenligne de anslåede omkostninger ved forskellige scenarier mener de belgiske myndigheder også, at investorerne tager hensyn til andre faktorer, når der skal tages stilling til, om et forretningsområde skal afhændes eller lukkes.

(116) Efter deres opfattelse kunne en konkurs have resulteret i social uro og betydet, at ABX LOGISTICS' aktiviteter på steder, der ikke var omfattet af konkursen (internationale aktiviteter), ville blive blokeret, hvilket ville have indvirket på transporten til andre lande og måske også på SNCB's transport. De mener, at et privat selskab under de samme betingelser også ville have taget hensyn til andre meget alvorlige risici og valgt scenariet med en frivillig likvidation.

(117) Ifølge de belgiske myndigheder er det i almindelighed *»ikke rigtigt, at en privat investor, og slet ikke en europæisk investor af samme størrelse som SNCB, nødvendigvis ville vælge konkursscenariet, hvis det var billigere end en frivillig likvidation. Andre private selskaber har i øvrigt under tilsvarende omstændigheder valgt at træde i frivillig likvidation og at finansiere en socialplan for de lønmodtagere, der var berørt af lukningen af forretningsområder.«* ([56]). I en sagkyndig undersøgelse, som de belgiske

([55]) Sag C-303/88, Den Italienske Republik mod Kommissionen (Eni-Lanerossi), Sml. [1991] I, s. 433, præmis 21.

([56]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005, som blev registreret den 16.6.2005 under nr. 15050, s. 21.

myndigheder bestilte hos et advokatfirma med speciale i arbejdsret (Claeys & Engels), oplyses, at der findes flere nyere eksempler på private selskaber, der har valgt at handle på den måde.

(118) De belgiske myndigheder har i øvrigt anført, at det private selskab TNT valgte den samme løsning som SNCB. TNT besluttede nemlig at skille sig af med sine underskudsgivende nationale transportaktiviteter og en del af sine kontraktlogistikaktiviteter i Frankrig frem for at lade dem træde i frivillig likvidation eller gå konkurs ([57]).

(119) De belgiske myndigheder har endelig citeret Kommissionens meddelelse om omstrukturering af virksomheder fra marts 2005, hvoraf det bl.a. fremgår, at »*bevarelsen af den sociale samhørighed, som er et karakteristisk træk ved den europæiske sociale model, kræver, at der iværksættes ledsageforanstaltninger for at begrænse de sociale omkostninger til et minimum og fremme indsatsen for at finde andre beskæftigelsesmuligheder og indkomstkilder. (…) Omstruktureringer af virksomheder ses ofte som et overvejende negativt fænomen, idet der som regel fokuseres på de umiddelbare virkninger for beskæftigelsen og arbejdsvilkårene. (…) Derfor bør denne udvikling ledsages på en sådan måde, at virkningerne på beskæftigelsen og arbejdsvilkårene bliver så forbigående og begrænsede som muligt*« ([58]).

(120) De belgiske myndigheder har konkluderet, at SNCB af følgende årsager valgte scenariet med en medarbejderovertagelse:

(a) Væsentligt lavere omkostninger og risiko end scenarierne for en konkurs eller frivillig likvidation

(b) Begrænsede følger for ABX LOGISTICS Worldwide-koncernens værdi og image

(c) Mere acceptable sociale konsekvenser (bevaring af 1 300 arbejdspladser i Frankrig i den nye private virksomhed »*Cool Jet*«)

(d) SNCB's forpligtelse til at handle ansvarligt over for sine leverandører og kreditorer i lighed med enhver anden europæisk virksomhed af samme størrelse.

3.5. **Begrænsning af ABX-netværket**

(121) Omstruktureringen af ABX-koncernen har resulteret i store kapacitetsnedskæringer i koncernens »freight forwarding«-aktiviteter (speditørvirksomhed). På dette område måles kapaciteten bedst ud fra indikatorer som faktureret omsætning, antal forretningssteder, lagerarealer eller antal ansatte.

(122) De belgiske myndigheder har peget på, at de driftsmæssige omstruktureringsforanstaltninger, der samlet set iværksættes for hele ABX-WW-koncernen, er langt mere vidtrækkende end oprindeligt planlagt.

Ifølge den oprindelige plan skulle der sælges 3 datterselskaber, som havde en samlet omsætning på 98,5 mio. EUR, og lukkes 7 filialer og 3 lagre i Tyskland, 4 filialer i Frankrig og 2 filialer i Nederlandene, og personalet skulle reduceres med 690 fuldtidsækvivalenter, bl.a. ved lukning af filialer.

De foranstaltninger til nedskæring af kapaciteten, der er anmeldt i 2005, vil indtil omstruktureringens afslutning reducere antallet af forretningssteder med 176 (-31 %), omsætningen med 624 mio. EUR (-21 %), personalet med 5 827 fuldtidsækvivalenter (-40 %) og driftsarealet med 917 377 m^2 ([59]) (-54 %).

I november 2005 vedtog Belgien en række yderligere initiativer vedrørende Tyskland, som vil forstærke disse nedskæringer.

(123) De belgiske myndigheder har oplyst, at de aktivitetsnedskæringer og afhændelser, som er gennemført siden 2002 eller netop er vedtaget, går lige til grænsen, og at yderligere nedskæringer vil betyde, at ABX LOGISTICS-netværket afvikles. Det er efter deres opfattelse det internationale netværk, der danner grundlag for ABX's og dets konkurrenters strategiske og kommercielle positionering. En afvikling af netværket vil få alvorlige negative konsekvenser og true koncernens strukturelle konkurrencestilling på markedet, gøre det vanskeligt at gennemføre omstruktureringsplanen og gøre koncernen mindre attraktiv for potentielle partnere i forbindelse med en privatisering.

De mener i den forbindelse, at det ikke vil være relevant at foretage en afvikling af den indenlandske kurervirksomhed i Tyskland svarende til den, der blev iværksat i Frankrig, at de indenlandske og internationale vejtransportaktiviteter i koncernens selskaber i Tyskland og Nederlandene reelt er blevet mere effektivt integreret end de franske vejtransportaktiviteter, hvilket skyldes integreringen af de driftsmæssige aktiviteter og edb-systemerne og det store antal fælles kunder, og at den større integrering ikke bare må tilskrives det tyske markeds struktur, men også ABX LOGISTICS' historik — de »internationale« og »indenlandske« divisioner i Frankrig blev nemlig først integreret i 2003 og kun delvis, hvorimod den indenlandske kurervirksomhed og internationale speditørvirksomhed på vejtransportområdet blev slået sammen, da selskaberne THL og Bahntrans fusionerede i 1996 (og blev til ABX i Tyskland).

([57]) De belgiske myndigheders brev af 2. september 2005, s. 6.

([58]) Kommissionens meddelelse — Omstruktureringer og beskæftigelsen: »Foregribende og ledsagende foranstaltninger til fremme af omstruktureringer på arbejdsmarkedet: Den Europæiske Unions rolle«, KOM (2005) 120 endelig, s. 2 — 3.

([59]) Ifølge de oplysninger, Kommissionen råder over, er der primært tale om lagerarealer.

De har tilføjet, at hvis Road-netværket i Tyskland og Nederlandene beskæres yderligere, vil det ikke længere være muligt at operere på det tyske marked. Det viser en sammenligning af, hvor mange forretningssteder, ABX LOGISTICS har i de to lande i forhold til konkurrenterne.

Sammenligning af antallet af forretningssteder på »Road«-området for ABX LOGISTICS og dets vigtigste konkurrenter på det tyske og det nederlandske marked (uden hensyntagen til yderligere initiativer vedrørende nedskæringer i Tyskland) ([60])

Tyskland		Nederlandene	
Schenker/Stinnes	57	DHL/Danzas (Van Gend&-Loos)	17
IDS (Elix)	37	Frans Maas	13
Dachser	34	Vos Logistics	10
DHL/Danzas	32	Wim Bosman	8
ABX LOGISTICS	**30**	**ABX LOGISTICS**	**4**

Kilde: Websteder, skøn ABX LOGISTICS

De har endelig understreget, at afviklingen sker på et tidspunkt, hvor ABX's største konkurrenter opkøber kurervirksomheder og vognmandsforretninger, navnlig i Tyskland, for at udbygge deres eget indenlandske kurernetværk i dette land.

3.6. **SNCB's långivning til ABX i 2002**

(124) SNCB har ydet lån til flere af ABX's datterselskaber.

I april og maj 2002 bevilgede SNCB tre lån på hhv. 50 mio. EUR, 10 mio. EUR og 29 mio. EUR med forskellige rentesatser til sit belgiske datterselskab ABX LOGISTICS group NV. Ifølge de belgiske myndigheder udgjorde den gennemsnitlige rente på disse lån hhv. [...] %, [...] % og [...] %.

Den 30. juni 2004 blev disse lån overtaget af SNCB og umiddelbart fordelt på ABX Tyskland, ABX Nederlandene og ABX Frankrig til en rente på hhv. [...] %, [...] % og [...] %.

3.7. **Privatiseringen af ABX-WW**

(125) Ifølge de belgiske myndigheder »bekræftede SNCB, at det ville privatisere ABX LOGISTICS Worldwide inden for seks måneder efter, at Kommissionen havde besluttet at godkende omstruktureringsplanen. (…) SNCB indgik en bindende vilkårsaftale (»Term sheet«), som blev underskrevet den 22. marts 2005, med en potentiel køber. Aftalen var dog betinget af, at Kommissionen vedtog en positiv beslutning om at godkende omstruktureringsplanen« ([61]).

([60]) Tabellen er sendt af de belgiske myndigheder.

([61]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005, s. 26.

(126) De belgiske myndigheder har oplyst, at SNCB efter at have besluttet at omstrukturere og sælge ABX, optog forhandlinger med en række potentielle købere. SNCB bemyndigede derfor ABX-WW og selskabet »Petercam« til at repræsentere selskabet i forbindelse med salget.

(127) I juni 2003 indledte ABX-WW foreløbige drøftelser med den første partner, en industrikoncern. I marts og juni 2004 blev der udfærdiget et foreløbigt »memorandum of understanding« (hensigtserklæring). I perioden fra juni til august 2004 blev forhandlingerne indstillet som følge af omstændigheder, der vedrørte den første potentielle partner.

(128) I juni 2004 tog ABX-WW kontakt til en anden industripartner. I september 2004 meddelte denne anden potentielle partner imidlertid, at den havde besluttet at afbryde sine forhandlinger med ABX-WW.

(129) I slutningen af august 2004 blev der etableret kontakt med en tredje potentiel partner, som også var en industrikoncern. Disse forhandlinger blev dog indstillet, efter at der var etableret en frugtbar kontakt med en fjerde partner, som i november 2004 afgav det tidligere nævnte bindende tilbud om overtagelse af ABX-WW. Det er denne kandidat (herefter »Yvan«), SNCB indgik den nævnte foreløbige salgsaftale og »Term Sheet« (vilkårsaftalen) med i marts 2005.

(130) Det fremgår af »Term sheet« (vilkårsaftalen), at Yvan med forbehold af Kommissionens positive beslutning forpligtede sig til at investere et beløb på [mellem 60 og 150([**])] mio. EUR, heraf [...] mio. EUR som betaling for ABX LOGISTICS Worldwides aktier i SNCB Holding. Yvans investering ville i øvrigt blive anvendt på følgende måde:

(a) [...] mio. EUR til dækning på »back-to-back«-basis (samhørende lånoptagelse og långivning) af SNCB's garanti vedrørende en bygning i [...]

(b) [...] mio. EUR i form af et underordnet lån til ABX LOGISTICS Worldwide til dækning af:

— Transaktionsomkostninger, herunder Yvans omkostninger til især strategisk, juridisk og finansiel rådgivning. Disse omkostninger anslås til et beløb i størrelsesordenen [...] til [...] mio. EUR.

— Finansieringsbehovet, såfremt visse finansieringsinstitutter kræver indfrielse eller sikkerhedsstillelse, fordi aktierne skifter ejer. Restbeløbet af [...] mio. EUR minus transaktionsomkostningerne, svarende til [...]-[...] mio. EUR, skal dække det finansieringsbehov, der måtte opstå som følge af denne indfrielse.

(131) Det bestemmes i »Term Sheet« (vilkårsaftalen), at Yvan og SNCB i overensstemmelse med almindelige salgsbetingelser og kravet om rettidig omhu (due diligence) er forpligtet til at iværksætte salget af ABX-koncernen, så snart den suspensive betingelse vedrørende Kommissionens beslutning er opfyldt.

Opfyldes denne betingelse ikke, vil Yvan og SNCB under visse omstændigheder ikke længere være bundet af den foreløbige salgsaftale.

(132) De belgiske myndigheder har desuden præciseret, at *»efter ABX-WW's privatisering frigøres SNCB fra alle ikke-balanceførte forpligtelser, garantier og administrative skrivelser. [...] De administrative skrivelser vil ikke længere have noget formål og mister deres virkning, så snart de finansielle foranstaltninger vedrørende kapitaltilførslen til det tyske datterselskab er godkendt af Kommissionen og sat i værk«* ([62]).

4. DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

4.1. Procedurens indledning

(133) I betragtning af omstændighederne i sagen og navnlig de konklusioner, Kommissionen fremlagde i sin beslutning om at indlede proceduren, har følgende interesserede parter hver for sig og uafhængigt af hinanden fremsendt følgende bemærkninger.

(134) Først præsenteres de argumenter, som den første gruppe af interesserede tredjeparter har fremført, dvs.: 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauteren Verhaltens im Speditions- Logistik- und Transportgewerbe E.V. Köln, 2. H. A.L.T.E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (på vegne af Deutsche Post AG) 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV), hvis argumenter, der er sammenfaldende, beskrives i korte træk nedenfor ([63]).

(135) *Omstruktureringsplanen:* De interesserede parter har peget på en række indbyggede svagheder i den omstruktureringsplan, ABX oprindeligt fremlagde. De mener ikke, at de omhandlede enheder er berettiget til omstruktureringsstøtte, eftersom de — i hvert fald i økonomisk forstand — tilhører en virksomhedskoncern, der burde være i stand til at medfinansiere de påtænkte foranstaltninger. De har understreget, at det kun er tilladt at yde omstruktureringsstøtte, hvis støtten er knyttet sammen med en bæredygtig omstruktureringsplan, der kan genoprette rentabiliteten på længere sigt. De interesserede parter mener imidlertid, at det var berettiget at indlede proceduren, for så vidt som denne plan ikke vil sikre levedygtigheden, dens finansiering er mangelfuld, og de driftsmæssige omstruktureringsforanstaltninger er utilstrækkelige. Godkendelsen af en støtteforanstaltning, der ikke sikrer levedygtigheden, vil således fordreje konkurrencen på en måde, der strider mod Fællesskabets interesse.

([62]) De belgiske myndigheders brev af 9.6.2005.

([63]) Selv om de ovennævnte parter ikke hver især har fremført alle disse argumenter, opsummerer de alligevel de vigtigste punkter i denne gruppe af bemærkninger.

(136) Sandsynligheden for, at der opnås en normal kapitalforrentning igen er generelt ikke belyst, og det samme gælder forudsætningerne for en sådan udvikling, dvs. den generelle markedsvækst, erobring af markedsandele, forbedring af produktiviteten og servicekvaliteten og ændring af kundernes handlemønstre.

(137) De planlagte omstrukturerings- og rationaliseringsforanstaltninger sigter mod en tilpasning til udviklingen i kurer- og logistikbranchen, som ABX burde have foretaget for flere år siden, og som de øvrige virksomheder i sektoren allerede har gennemført ved hjælp af en betydelig indsats. Hvis Kommissionen godkender planen, vil det derfor kun bidrage til den forstyrrelse af markedet, der længe har gjort sig gældende, og resultere i fortsatte økonomiske vanskeligheder, navnlig for de mellemstore privatejede virksomheder, der allerede har ydet deres omstruktureringsindsats, eller ligefrem medføre uoverstigelige vanskeligheder for nogle af dem.

(138) *Statens indblanding:* Når omstruktureringen af ABX har ladet vente på sig, skyldes det i vid udstrækning, at SNCB til stadighed blander sig i ABX's daglige ledelse, og at medlemmerne af ABX's bestyrelse udnævnes politisk. Nogle af de interesserede parter har indvendt, at det er uklart, hvordan bestyrelsesmedlemmerne i både ABX Logistics Group og efterfølgende ABX Logistics Worldwide vælges. Medlemmerne udnævnes egenhændigt af SNCB's ledelse efter politiske kriterier, hvilket gør det umuligt at lede virksomheden selvstændigt. Man har navnlig peget på, at ABX's ledelsesmæssige beslutninger træffes dels af ministerrådet, dels af SNCB's ledelse, og at det ikke kan påstås, at ABX er blevet ledet af et egentligt forretningsudvalg.

(139) *Omstruktureringen af det franske datterselskab:* Refinansieringsbehovet er blevet undervurderet. Den oprindelige plan undervurderer omfanget af den støtte, der er nødvendig, udelukkende for at dække over de tab, der er registreret, siden ABX dannede sit netværk af datterselskaber. Forventningerne til omstruktureringen af den pågældende aktivitet er urealistiske og umulige at realisere uden supplerende støtte og uden at monopolisere markedet til skade for konkurrenterne ved at føre en politik, der opsplitter markedet.

(140) *Privatiseringen af ABX:* Nogle af de interesserede parter har forlangt, at ABX privatiseres. De har indvendt, at en sådan privatisering ganske vist er planlagt, men at der ikke er tegn på, at et sådant salg rent faktisk vil finde sted.

(141) *Erhvervelsen og udvidelsen af ABX-netværket:* De ovennævnte tredjeparter mener, at de tiltag, ABX siden 1998 har iværksat i sektoren for kurertjenester og logistikydelser, er sket ved hjælp af ulovlig statsstøtte, som har medført alvorlig konkurrencefordrejning på markedet. Det havde ikke været muligt at opbygge ABX-netværket uden den massive statsstøtte, der blev ydet af SNCB.

(142) I det følgende præsenteres de argumenter, som den anden gruppe af interesserede tredjeparter har fremført, dvs.: 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération

Royale Belge des Transporteurs, 9. ABX Logistics — repræsentanterne for den tyske ABX Logistics-koncern, hvis argumenter, der er sammenfaldende, beskrives i korte træk nedenfor ([64]).

(143) De interesserede parter har fremsat en række bemærkninger om situationen for ABX's ansatte. De har anført, at flere hundrede ansatte i Frankrig allerede har været berørt af de foregående socialplaner, og at arbejdspladserne på logistikområdet er truet. Repræsentanterne for det tyske datterselskab har også henvist til, at 4 000 ansatte har mistet deres arbejde siden 1998, og at der i forbindelse hermed er nedlagt 2 000 arbejdspladser hos underleverandørerne. Det bemærkes desuden, at ABX står over for en privatisering, og at de ressourcer, det vil kræve, ikke bør skæres væk.

(144) Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT har mere specifikt krævet, at der fastsættes obligatoriske sociale takster for at modvirke den »økonomiske dumping«, der åbenbart praktiseres af konkurrenterne til ABX i Frankrig.

(145) Fédération Royale Belge des Transporteurs (FRBT) har imidlertid understreget, at ABX har udvist samarbejdsvilje ved frivilligt at give FRBT adgang til sine bøger. FRBT kan således bekræfte, at den gældende lovgivning om licenser og køretøjsforsikring er overholdt.

(146) Det bemærkes desuden, at ABX (Belgium) S.A.'s ledelse, efter at fristen for fremsendelse af bemærkninger var udløbet, sendte Kommissionen en begæring, hvori de chauffører, der er tilknyttet ABX Belgiens forskellige regionale distributionscentre, udtrykkeligt bad om en positiv beslutning om ABX's omstrukturering.

4.2. **Procedurens udvidelse**

(147) I forbindelse med procedurens udvidelse har følgende interesserede parter hver for sig og uafhængigt af hinanden fremsendt følgende bemærkninger.

(148) Først præsenteres de argumenter, som den første gruppe af interesserede tredjeparter har fremført, dvs.: 1. »HALTE«, 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer, 3. BCA — Belgian Courrier Association, 4. Rober Ziegler ([65]), 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques), 6. SAV — Koninklijke Beroepsvereninging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, hvis argumenter, der er sammenfaldende, beskrives i korte træk nedenfor ([66]).

(149) Disse parter har først og fremmest udtrykt tvivl om foreneligheden af den støtte, ABX har modtaget, og forlangt, at der igen skabes rimelige konkurrencevilkår. De har navnlig henvist til forhøjelsen af den anmeldte støtte og ABX's stærke postion på markeder, hvor konkurrencen er hård, navnlig i Tyskland. Hvis støtten godkendes, bør det dog ledsages af tilstrækkelige modydelser fra ABX's side. Med hensyn til salget af en del af ABX Frankrig forlanger parterne, at det undersøges, om dette salg er sket, uden at der er tildelt yderligere støtte. Salget af ABX ses som et positivt skridt, når blot det foregår på markedsvilkår. Salget må dog ikke resultere i, at Kommissionen vedtager en mindre alvorlig beslutning om den støtte, ABX har modtaget, end hvis der ikke var planer om et salg.

(150) Robert Ziegler har i øvrigt gjort opmærksom på, at den varslede tilbagebetaling af lånet på 140 mio. EUR til ABX ikke har fundet sted, at det må frygtes, at ABX som følge af vilkårene for ABX-koncernens privatisering opnår en fordel af denne privatisering, at SNCB ikke har iværksat salget af ABX-Frankrig, at en omstrukturering af ABX i betragtning af de aktuelle forhold for virksomhedsledelse og -strategi ikke forekommer realistisk, og at det vil få store konsekvenser, hvis ABX går konkurs.

(151) I det følgende gennemgås de argumenter, som den anden gruppe af interesserede tredjeparter har fremført, dvs.: 1. ABARENT N.V., 2. DOL & SERVICES, 3. Pierre Lepoint, 4. Geert Lagae BVBA, 5. WEVETRA — Werner Vranckx Transport, 6. Claude Bogaerts, 7. Johan Vergote, 8. Cooljet, 9. UPTR — Union Professionnelle du Transport par Route, 10. Vervoerbedrijf Van Hauwermeiren »BA.AN« BVBA, 11. SD Transport BVBA, 12. Gincotrans, 13. Vervoer Marc Cobbaert, 14. François Timmermans, 15. Tractrans, 16. GPF, 17. Transport Fabrice, 18. SOS Transport, 19. Eddy Ommeslag, hvis argumenter, der er sammenfaldende, beskrives i korte træk nedenfor ([67]).

(152) Disse tredjeparter har for størstepartens vedkommende givet udtryk for, at de ikke ønsker, at Kommissionen vedtager en negativ beslutning, som kan true de tusindvis af underleverandører, som arbejder for ABX, på deres levebrød.

(153) Cool Jet har oplyst, at de aktiviteter, som de franske medarbejdere overtog, kan blive rentable igen efter omstruktureringen, og at denne omstrukturering skal gennemføres efter en detaljeret strategisk plan inden for tre år efter overtagelsen, at de tab, der med rimelighed kan forventes og budgetteres med, er indregnet i salgsprisen, at de overtagne aktiviteter kun repræsenterer en beskeden markedsandel (1,5 % af markedet for kurer- og ekspresstjenester i Frankrig), og at selskabet Cool Jet har 1 300 ansatte, der ville have mistet deres arbejde, hvis Cool Jet ikke havde overtaget de pågældende aktiviteter.

([64]) Selv om de ovennævnte parter ikke hver især har fremført alle disse argumenter, opsummerer de alligevel de vigtigste punkter i denne gruppe af bemærkninger.

([65]) I henhold til en skrivelse af 18.8.2005 fra formanden for Ziegler-koncernens bestyrelse, har Robert Ziegler ikke beføjelse til at henvende sig af egen drift til Kommissionen på vegne af Ziegler-koncernen eller Ziegler S.A.

([66]) Selv om de ovennævnte parter ikke hver især har fremført alle disse argumenter, opsummerer de alligevel de vigtigste punkter i denne gruppe af bemærkninger.

([67]) Selv om de ovennævnte parter ikke hver især har fremført alle disse argumenter, opsummerer de alligevel de vigtigste punkter i denne gruppe af bemærkninger.

(154) UPTR har desuden anført, at det har kunnet stifte bekendtskab med ABX's bøger i fuld åbenhed, og fastslået, at koncernen har forbedret sine resultater og i 2004 for første gang var rentabel på det driftsmæssige plan. UPTR opfordrer Kommissionen til at træffe en hurtig beslutning for at gøre det muligt at privatisere ABX og at beholde en loyal aktør, som påvirker den belgiske vejtransportsektor i positiv retning.

(155) Efter at procedurefristen var udløbet, modtog Kommissionen også en klage over salget af ABX-WW, hvori det fremføres, at SNCB Holding ikke har overholdt betingelserne om, at proceduren i forbindelse med privatiseringen af ABX Logistics skal være gennemskuelig, åben og ikke-diskriminerende, og på den måde har udelukket de forurettede investorer.

5. BELGIENS BEMÆRKNINGER

5.1. Procedurens indledning og udvidelse

(156) De materielle aspekter af Belgiens bemærkninger i forbindelse med procedurens indledning og udvidelse er i det væsentlige gengivet i den beskrivende del. De øvrige aspekter skitseres kort i det følgende.

(157) *Tilregnelsen af visse foranstaltninger til den belgiske stat:* De belgiske myndigheder har under hele sagsforløbet afvist, at den belgiske stat var impliceret i SNCB's beslutningsproces vedrørende ABX Logistics, jf. Domstolens dom i Stardust-sagen. De har også pointeret, at det i givet fald er Kommissionen, der skal påvise, at de pågældende foranstaltninger kan tilregnes staten.

(158) Hvad angår investeringerne i ABX, har de belgiske myndigheder i forbindelse med proceduren fastholdt, at staten ikke medvirkede i SNCB's beslutningstagning.

(159) Med hensyn til ministerrådets pressemeddelelse af 22. februar 2002 har de belgiske myndigheder gjort opmærksom på følgende ([68]):

(a) »offentlige myndigheder har ikke hjemmel til at påtvinge ledende organer i selvstændige offentlige virksomheder (som SNCB) beslutninger eller retningslinjer på områder, der ikke er omfattet af deres offentlige serviceopgaver (som ledelsen af ABX LOGISTICS)«

(b) »ministerrådet har i pressemeddelelsen af 22. februar 2002 blot udtrykt støtte til visse retningslinjer for omstruktureringen af ABX LOGISTICS (med undtagelse af de retningslinjer, SNCB's bestyrelse selv havde vedtaget inden den 22. februar 2002, tilsluttede den sig i øvrigt ikke disse retningslinjer)«

(c) »at de offentlige myndigheder på tværministerielle møder eller ved andre lejligheder har gjort sig bekendt med rapporter eller analyser vedrørende SNCB og ABX LOGISTICS, er fuldstændig normalt for en aktionær, der er interesseret i at følge med i, hvordan det generelt går med dennes investering«.

([68]) De belgiske myndigheders brev af 29.8.2003, s. 16.

5.2. De belgiske myndigheders svar på bemærkninger fra tredjeparter

(160) Som svar på de interesserede parters bemærkninger om, at bestyrelsesmedlemmerne vælges ud fra efter deres politiske tilhørsforhold, har de belgiske myndigheder anført, at ABX Logistics' aktiviteter ikke er omfattet af SNCB's offentlige serviceopgaver. SNCB er derfor fuldstændig frit stillet, når det gælder disse aktiviteter og deres forvaltning. Det betyder bare, at proceduren for udnævnelse af ABX Logistics' bestyrelsesmedlemmer svarer til den, der i belgisk lovgivning er fastsat for ethvert aktieselskab, som er omfattet af denne lovgivning. Medlemmerne af ABX Logistics' og dets datterselskabers bestyrelser udnævnes derfor efter gennemskuelige procedurer som foreskrevet i loven og ikke vilkårligt efter deres politiske tilhørsforhold.

(161) *Finansiering af ABX Logistics-netværket:* De belgiske myndigheder bekræfter, at SNCB's balancestruktur indtil 2001 var sund, og at det konsoliderede resultat var positivt i årene 1998 og 1999.

(162) *Belgiens argumenter vedrørende (re)investeringer:* De belgiske myndigheder har ud over at angive de oplysninger om (re) investeringer, der er beskrevet i sagsfremstillingen, også gjort opmærksom på, at SNCB's isolerede tiltag for de pågældende datterselskaber (i Tyskland, Frankrig, Nederlandene, Irland, Portugal og Belgien) er i fuld overensstemmelse med princippet om den private investor i en markedsøkonomi. Det bemærkes endvidere, at tiltagene vedrørende ABX LOGISTICS Singapore ikke falder ind under anvendelsesområdet for traktatens artikel 87.

(163) Med hensyn til tredjeparternes bemærkninger om procedurens udvidelse har de belgiske myndigheder anført, at de allerede i deres tidligere indlæg har svaret på disse bemærkninger, som blot gengiver Kommissionens betænkeligheder.

(164) Til Robert Zieglers bemærkninger har de belgiske myndigheder svaret, at Kommissionen er blevet underrettet om det foreløbige lån på 140 mio. EUR og om den nye foranstaltning, der sigter mod at kapitalisere dette lån. SNCB eller ABX kan ikke give noget tilsagn, før Kommissionens godkendelse foreligger. Det samme gælder for tilførslen af 157,4 mio. EUR i form af egenkapital til omstruktureringen af ABX-Tyskland og for de øvrige anmeldte foranstaltninger. Hvad angår den fordel, som ABX muligvis vil kunne opnå som følge af privatiseringen, har de belgiske myndigheder henvist til den »fairness opinion« (ekspertvurdering af købstilbuddet), der er udarbejdet af KPMG. Det fremgår af denne vurdering, der blev forelagt for Kommissionen, at *»the terms of the proposed« sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value (»Vilkårene for det foreslåede salg til [Yvan] er retfærdige og rimelige og bygger på en rimelig markedsværdi«)*. Hvad angår

det påståede manglende salg af ABX Frankrig, har de belgiske myndigheder henvist til deres oplysninger om, hvilke dele der er blevet solgt. Med hensyn til vilkårene for dette salg henviser de bl.a. til rapporten fra Ernst &Young, ifølge hvilken »*the price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (…) is fair*« (»*vurderingen af prisen for indenlandsk vejtransport til (…) er rimelig*«). Til spørgsmålet om konsekvenserne af ABX-koncernens eventuelle konkurs har de belgiske myndigheder afslutningsvis bemærket, at det vil få alvorlige konsekvenser, hvis Kommissionen vedtager en negativ eller delvis negativ beslutning vedrørende både ABX LOGISTICS Worldwide og SNCB Holding.

(165) *Salget af ABX-WW*: Ifølge de belgiske myndigheder var SNCB Holding slet ikke forpligtet til at iværksætte en udbudsprocedure i forbindelse med privatiseringen af ABX Logistics Worldwide.

(166) De belgiske myndigheder har undersøgt Kommissionens praksis for statsstøtte i forbindelse med privatiseringer og fastslået, at Kommissionen i tilfælde af, at der ikke er iværksat et udbud, nøjes med at kontrollere, at aktiverne er solgt til markedsprisen, på grundlag af en vurdering foretaget af en uafhængig ekspert. Til det formål har de belgiske myndigheder — i overensstemmelse med disse principper — forelagt Kommissionen en uafhængig vurdering af vilkårene for salget af ABX Logistics Worldwide foretaget af konsulentfirmaet KPMG Corporate Finance.

6. KOMMISSIONENS VURDERING

6.1. Spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger statsstøtte

(167) Det fremgår af artikel 87, stk. 1, EF, at »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, [er] uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.«

(168) Kommissionen har indledningsvis fastslået, at de ovenfor beskrevne foranstaltninger omhandlede en række selskaber, som indgik i ABX-netværket, da det blev etableret, og som efter holdingselskabet ABX-WW's stiftelse blev integreret i ABX-koncernen. Den mener, at disse selskaber, også inden dette holdingselskab formelt blev stiftet, inden for rammerne af SNCB-koncernen udgjorde en klart adskilt økonomisk enhed (herefter »ABX-koncernen«), som er den enhed, der analyseres i det følgende.

(169) Kommissionen har med det samme bemærket, at tre af de fire kriterier i traktatens artikel 87, stk. 1, (»begunstige visse virksomheder eller visse produktioner«, »truer med at fordreje konkurrencevilkårene« og »påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«) er opfyldt.

De midler, som SNCB tildelte ABX-koncernen, begunstiger nemlig dette selskab i forhold til de øvrige virksomheder, der er aktive på de pågældende markeder.

Da foranstaltningerne udelukkende var rettet mod ABX-koncernen og dens datterselskaber, fordrejer eller truer de med at fordreje konkurrencevilkårene for disse aktiviteter, der er underlagt fri konkurrence.

Foranstaltningerne påvirker desuden samhandelen mellem medlemsstaterne, eftersom den undersøgte konkurrenceprægede aktivitet også udøves i mange andre medlemsstater. Denne konklusion gælder også for foranstaltningerne til fordel for de selskaber i koncernen, der driver virksomhed uden for Fællesskabet. For det første fremgår det nemlig af »Tubemeuse«-dommen ([69]), at det i betragtning af den indbyrdes afhængig mellem EF-virksomhedernes markeder ikke er udelukket, at en støtte kan fordreje konkurrencen inden for Fællesskabet, selv om den støttemodtagende virksomhed eksporterer næsten hele sin produktion til lande uden for Fællesskabet. Da der for det andet er tale om en international transportkoncern, som driver virksomhed over hele verden i konkurrence med andre erhvervsdrivende fra Fællesskabet, vil den støtte, der gives til et selskab i koncernen, som er aktiv i tredjelande, styrke hele koncernen og dermed påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje eller true med at fordreje konkurrencen inden for Fællesskabet.

(170) Da de omhandlede foranstaltninger mobiliserer midler fra SNCB, skal de desuden anses for at være finansieret med statsmidler (offentlige midler).

(171) SNCB ejes nemlig af staten, og dens særlige status som offentlig virksomhed giver anledning til at konkludere, at SNCB's midler til stadighed er undergivet offentlig kontrol. Denne konklusion understøttes af, at SNCB er underlagt bestemmelserne i loven af 21. marts 1991, som sikrer selskabet en særlig beskyttelse mod risikoen for konkurs svarende til en statslig garanti.

(172) Domstolen har imidlertid udtalt i sin dom i Stardust Marine-sagen ([70]), at: »*det bemærkes, at det fremgår af Domstolens praksis, at artikel 87, stk. 1, EF omfatter alle økonomiske midler, som den offentlige sektor faktisk kan anvende til at støtte virksomheder, uden at det har nogen betydning, om disse midler til stadighed udgør en del af statens formue. Det er ikke nødvendigt, at de beløb, som er anvendt til den pågældende foranstaltning, tilhører statskassen, men det er tilstrækkeligt til at anse dem for statsmidler, at de til stadighed er under de offentlige myndigheders kontrol og dermed står til rådighed for de kompetente nationale myndigheder*«.

([69]) Dom af 21. marts 1990, sag C-142/87, Belgien mod Kommissionen, »Tubemeuse«-dommen, Sml. I, s. 959, præmis 35.

([70]) Domstolens dom af 16. maj 2002, sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen, »Stardust Marine-sagen«, Sml. I, s. 4397, præmis 37.

(173) I Stardust Marine-dommen, præmis 52, bemærkede Domstolen desuden, at: »… *den omstændighed, at en offentlig virksomhed er undergivet statslig kontrol, er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at tilregne staten de af den trufne foranstaltninger, såsom finansiel støtte. Det er også nødvendigt at undersøge, om de offentlige myndigheder på den ene eller den anden måde må anses for at være impliceret i vedtagelsen af disse foranstaltninger*«.

(174) En anden betingelse skal også være opfyldt, for at de foranstaltninger, der træffes af en offentlig virksomhed, kan betragtes som statsstøtte, nemlig at disse foranstaltninger ikke afspejler den handlemåde, som en privat investor ville have fulgt i en lignende situation.

(175) I det følgende gennemgår Kommissionen derfor alle de foranstaltninger, SNCB iværksatte til fordel for ABX-koncernen, for at se, om de både kan tilregnes staten og afviger fra den handlemåde, som en sådan privat investor sandsynligvis ville have fulgt. Hvis begge betingelser er opfyldt, har foranstaltningerne karakter af statsstøtte. Kommissionen gør rede for, hvad formålet med støtten er, og hvor stort et beløb der er tale om.

6.1.1. *Investeringerne i 2001 og de parallelle bidrag*

(176) De belgiske myndigheder har oplyst, at de reinvesteringer, som SNCB foretog i ABX-koncernens tyske, nederlandske og franske aktiviteter i 2001, var baseret på positive økonomiske prognoser og råd fra eksperter i virksomhedsudvikling.

(177) De tidligere anførte beregninger af rentabiliteten bygger på de forventninger til udviklingen, som SNCB med rimelighed kunne have i 2001.

(178) Investeringerne i Tyskland var baseret dels på en sagkyndig undersøgelse, som pegede på, at en vellykket omstrukturering af ABX-D ville gøre det muligt at videreføre ABX's strategi og realisere et potentiale for værdiskabelse på 300 mio. EUR mod et indskud på 50 mio. EUR, dels på en tilfredsstillende intern forrentning.

(179) Ser man på investeringen på 30 mio. EUR i Frankrig, fremgår det af rentabilitetsberegningen, at SNCB kunne regne med en intern forrentning på mellem 8 og 14 %. Investeringen gjorde det desuden muligt at lancere et program for securitisation af fordringer, som betød, at selskabet kunne opnå en kreditlinje på 70 mio. EUR.

(180) Hvad angår den investering, der blev foretaget i ABX-NL i 2001, mener Kommissionen ikke, at der er tilstrækkeligt grundlag for, at IRR som foreslået af de belgiske myndigheder beregnes ud fra det beløb, kapital blev forhøjet med, efter fratrækning af omkostningerne til købet af Wegtransport. Da SNCB's samlede investering imidlertid indbefatter omkostningerne til dette køb, og derfor beløber sig til 19,2 mio. EUR i stedet for 12,2 mio. EUR, kommer IRR for denne investering til at ligge på mellem 8,9 og 10,2 %, hvilket er et acceptabelt niveau, navnlig i betragtning af, at man på investeringstidspunktet forventede, at hele ABX-NL ville blive rentabel igen i løbet af bare to år.

(181) Rentabiliteten af de »parallelle bidrag« til kapitalen i ABX-koncernens selskaber i Irland, Belgien, Portugal og Singapore (der ikke var i finansielle vanskeligheder) er beregnet til en IRR på mellem 9,6 og 12,7 %, hvilket er acceptabelt.

(182) Kommissionen gør desuden opmærksom på, at SNCB's finansielle struktur indtil udgangen af 2001 gjorde det muligt for selskabet at finansiere sin kommercielle udvikling uden at belaste den finansielle struktur mere end nødvendigt (forholdet mellem gæld og egenkapital gik fra 0,6 til 0,9 i perioden fra 1997 til 2001). Fra 2002 var det ikke længere tilfældet.

(183) Det skal endelig understreges, at alle disse investeringsbeslutninger indgår i en koncernstrategi. Det var under disse omstændigheder berettiget, at SNCB ikke bare tog hensyn til den interne rente af hver af de enkelte dispositioner, men også til de positive virkninger, der kunne forventes for koncernen.

(184) Kommissionen fastslår derfor, at SNCB, da den ud fra de daværende forventninger valgte at foretage reinvesteringerne i 2001 og at yde de »parallelle bidrag«, handlede på samme måde som en privat investor, og at disse foranstaltninger ikke udgør statsstøtte.

(185) Til gengæld har Kommissionen konstateret, at SNCB har stillet garanti for ABX Singapore uden at kræve vederlag for det, og det ville en privat investor ikke have gjort. I betragtning af at denne garanti blev udstedt i juni 2000, hvor offentligheden begyndte at vise interesse for ABX, og hvor de offentlige myndigheder iværksatte en række tiltag til fordel for SNCB, og for at tage hensyn til alle potentielle støtteelementer i sin vurdering mener Kommissionen, at denne garantistillelse uden vederlag kan udgøre statsstøtte. Da garantien blev udstedt til et selskab i ABX-koncernen på et tidspunkt, hvor omlægningen og omstruktureringen af netværket allerede var blevet besluttet og ved at blive realiseret, vil Kommissionen undersøge denne støtte sammen med de øvrige foranstaltninger i forbindelse med omstruktureringen af ABX-koncernen, som ABX Singapore var en del af.

6.1.2. *Rekapitaliseringen*

(186) Mødet i det belgiske ministerråd i februar 2002 er et uigendriveligt bevis for, at den belgiske regering fra dette tidspunkt var impliceret i SNCB's behandling af ABX-sagen. Rekapitaliseringen af ABX Tyskland (for et beløb på 157,4 mio. EUR) og ABX-Nederlandene (for et beløb på 10,6 mio. EUR) blev anmeldt af Belgien efter dette tidspunkt og er endnu ikke gennemført. Belgien præsenterede ikke disse foranstaltninger som påtænkte investeringer, men som omstruktureringsstøtte. Der er derfor ingen tvivl om, at disse foranstaltninger skal betragtes som statsstøtte og undersøges nærmere, for så vidt som der er tale om omstruktureringsstøtte.

(187) SNCB var nødt til at sende en administrativ skrivelse til sit tyske datterselskab, da det allerede få måneder efter erhvervelsen udviste en negativ egenkapital. Hvert år indtil 2005 sendte SNCB en ny skrivelse, også i det tidsrum, hvor det var klart, at SNCB's beslutninger vedrørende ABX kunne tilregnes staten. Da skrivelsen indeholder tilsagn svarende til dem, der gives i en garanti, og ikke har udløst et vederlag til SNCB, mener Kommissionen, at der foreligger statsstøtteelementer. Da SNCB's rekapitalisering af ABX Tyskland, der er omfattet af denne beslutning, giver dette selskabs kreditorer den effektive og endegyldige sikkerhed, som krævedes i den administrative skrivelse, der ikke længere er relevant, er det imidlertid ikke nødvendigt at foretage en separat undersøgelse heraf, som vil overlappe undersøgelsen af foranstaltningerne i forbindelse med selve rekapitaliseringen.

6.1.3. *Långivning i 2002*

(188) I april og maj 2002 bevilgede SNCB en række lån til ABX Logistics NV samt til ABX-D, -NL og -F, dvs. på et tidspunkt, hvor det var klart, at SNCB's beslutninger vedrørende ABX kunne tilregnes staten.

(189) Som det fremgår af den beskrivende del, udgjorde renten på disse lån mellem [...] og [...] %. Kommissionen mener ikke, at dette renteniveau er passende set i forhold til de pågældende virksomheders situation. Kommissionen har som et eksempel på en passende rentesats henvist til sin egen referencerente på 5,06 %, som i øvrigt blev anvendt ved fastsættelsen af den redningsstøtte, der i januar 2003 blev ydet til ABX Tyskland.

(190) Kommissionen har derfor konkluderet, at disse lån rummer et element af statsstøtte. Set i forhold til den nævnte referencerente, forhøjet med 400 basispoint for en kriseramt virksomhed, der er under omstrukturering, anslår Kommissionen, at støtteelementet for dette lån svarer til ca. 8 mio. EUR.

(191) Da lånene blev bevilget til selskaber i ABX-koncernen på et tidspunkt, hvor omlægningen og omstruktureringen af netværket allerede var blevet besluttet og ved at blive realiseret, vil Kommissionen undersøge denne støtte sammen med de øvrige foranstaltninger i forbindelse med omstruktureringen af ABX-koncernen, som de tilbageværende aktiviteter i de selskaber, der modtog lånene, indgår i.

6.1.4. *Garantistillelse i forbindelse med oprettelse af en cash pool (samling af likvide midler)*

(192) Som anført i beskrivelsen af omstruktureringsforanstaltningerne har de belgiske myndigheder oplyst, at den likviditetsfacilitet på [...] mio. EUR, som ABX-koncernen har oprettet hos et finansieringsinstitut, udløser et kommercielt vederlag, og at den garanti, som SNCB i januar 2001 stillede for denne kreditlinje, resulterer i et vederlag på [...] basispoint.

(193) Denne sats forekommer rimelig sammenlignet med de bankrenter, der normalt benyttes i lignende situationer ([71]). Kommissionen konkluderer heraf, at denne garanti ikke har sikret ABX-koncernen en fordel, der udgør statsstøtte. Selv om det antages, at den rente, som en privat investor forlanger, ville have været nogle basispoint højere eller ligefrem dobbelt så høj, ville det kun have medført en beskeden fordel i forhold til de øvrige støtteforanstaltninger (0,07 mio. EUR om året), og det ville ikke have ændret nedenstående vurdering af den samlede omstruktureringsstøtte.

6.1.5. *SNCB's andre ikke-balanceførte forpligtelser*

(194) De belgiske myndigheder har bekræftet, at ud over de garantier, som SNCB overtog, da det i sin tid erhvervede visse selskaber i netværket, har de eneste nye garantier, som SNCB har udstedt til fordel for ABX-koncernen, været de to ovennævnte garantier til henholdsvis ABX Singapore (indfriet i 2005) og det finansieringsinstitut, der bevilgede likviditetsfaciliteten til den pågældende cash pool. SNCB har imidlertid sendt en række administrative skrivelser.

(195) De belgiske myndigheder mener, at det er normal praksis i erhvervslivet, at et moderselskab sender disse administrative skrivelser, der ikke resulterer i et vederlag, til sine datterselskaber. Bortset fra den tidligere beskrevne skrivelse til ABX Tyskland og en administrativ skrivelse til ABX Spanien vedrørende 12,3 mio. EUR, har Kommissionen konstateret, at ingen af de nye administrative skrivelser, som den har kendskab til, og som er udfærdiget siden 2000 (hvor offentligheden begyndte at interessere sig for ABX), indeholder juridisk bindende forpligtelser for SNCB. Kommissionen mener, at den administrative skrivelse til ABX Spanien kan sidestilles med en bankgaranti, eftersom SNCB forpligter sig til at forsyne ABX Spanien med de midler, der er nødvendige for, at det kan indfri sin bankgæld. Kommissionen gør opmærksom på, at det omhandlede støtteelement svarer til de garantiomkostninger, som virksomheden skulle have betalt for at opnå dette lån, og som skal lægges oveni de egentlige låneomkostninger. Dette element er under alle omstændigheder ubetydeligt og udgør kun nogle få basispoint. Hvis der tages udgangspunkt i en passende margin på [...] basispoint, som i øvrigt er den, ABX-koncernen betaler til SNCB, vil det tilsvarende støtteelement kun udgøre 0,02 mio. EUR om året. Selv om disse garantiomkostninger var væsentligt højere, f.eks. dobbelt så høje, svarende til [...] basispoint, hvilket synes højt, vil selve støtteelementet alligevel være beskedent (0,04 mio. EUR om året) og ikke få betydning for konklusionerne om omstruktureringsstøtten.

([71]) Det kan til eksempel nævnes, at et af ABX's datterselskaber betaler en rente på [...] basispoint til sine banker for en bankgaranti.

6.1.6. *Afhændelsen af den franske road domestic-aktivitet*

(196) Da ABX Frankrigs beslutning om at afhænde de franske road domestic-aktiviteter og vilkårene herfor tydeligvis kan tilregnes den belgiske stat, er Kommissionen nødt til at gennemgå de belgiske myndigheders argumenter for, at medarbejderovertagelsen var den løsning, som en privat investor under samme omstændigheder ville have valgt.

(197) *Omkostningerne ved det scenario, SNCB valgte:* De samlede omkostninger i forbindelse med det afviklingsscenario, som SNCB valgte, beløber sig til 137,5 mio. EUR, hvoraf [...] mio. EUR svarer til den pågældende aktivitets negative nettoformue på afviklingstidspunktet, og [...] mio. EUR svarer til den negative salgspris.

(198) Kommissionen bemærker, at to uafhængige eksperter har bekræftet, at beløbet på [...] mio. EUR svarer til den negative værdi af den road domestic-aktivitet, der blev overdraget til de ansatte.

»Deloitte Corporate Finance« har således gennemgået forretningsplanen (business plan) for den omhandlede aktivitet og beregnet værdien ved hjælp af »discounted cash flow«-metoden (diskonteret cash flow). Forretningsplanen dækker tidsrummet fra 2005 til 2008. Beregningen af ABX-F domestics' værdi stemte overens med den ovennævnte negative pris. Dette resultat blev bekræftet af Ernst & Young Transaction Advisory Services, der gennemgik Deloittes beregninger.

Da de to uafhængige eksperter har anvendt konventionelle og hensigtsmæssige beregningsmetoder, anerkender Kommissionen, at denne pris svarede til markedsprisen, og at køberen af den franske Road domestic-aktivitet ikke modtog statsstøtte i forbindelse med overtagelsen.

(199) *Omkostningerne ved scenariet med en frivillig likvidation:* Ifølge de belgiske myndigheder ville omkostningerne ved scenariet med en frivillig likvidation have udgjort 183 mio. EUR, hvoraf [...] mio. EUR svarer til den negative nettoformue på det tidspunkt, hvor salget blev besluttet, og [...] mio. EUR svarer til andre omkostninger.

(200) Ifølge planen for den frivillige likvidation ville SNCB være nødt til at indfri alle fordringer over for det selskab, der var trådt i likvidation, uden at få dækket sine omkostninger gennem de realiserede aktiver. Det er derfor fuldt berettiget, at der tages hensyn til omkostningerne på [...] mio. EUR.

(201) De andre omkostninger, som de belgiske myndigheder har taget i betragtning, består navnlig af [...] mio. EUR til den socialplan, som SNCB skulle have iværksat i forbindelse med likvidationen, og [...] mio. EUR til dækning af det tab, som ABX-koncernen måtte lide under udarbejdelsen af denne plan.

(202) Disse to beregninger virker realistiske. Hvad angår socialplanen, svarer dette beløb til omkostninger til socialplanen på [...] EUR pr. medarbejder, hvilket er acceptabelt. Hvad angår det tab, der måtte opstå under planens udarbejdelse, ligger det anslåede beløb på niveau med det tab for 2005, der på tidspunktet for overtagelsen blev kalkuleret med i selskabets forretningsplan (mellem [...] og [...] mio. EUR). De belgiske myndigheder har i øvrigt også medregnet et yderligere beløb på 15 mio. EUR til dækning af tab i løbet af de første fire måneder af 2006.

(203) Da ABX Frankrig desuden ville blive afkrævet erstatning for kontraktbrud (svarende til et beløb på 14 mio. EUR ifølge de belgiske myndigheders beregninger), og den manglende adgang til det franske marked ville få konsekvenser for koncernens øvrige aktiviteter, er det meget sandsynligt, at en frivillig likvidation ville have pålagt SNCB højere omkostninger end medarbejdernes overtagelse af den franske road domestic-aktivitet.

(204) *Omkostningerne ved et konkursscenario:* Ifølge de belgiske myndigheder ville omkostningerne ved konkursscenariet have udgjort 346 mio. EUR, hvoraf [...] mio. EUR svarer til det overtagne selskabs negative nettoformue på det tidspunkt, hvor salget blev besluttet, og [...] mio. EUR svarer til andre omkostninger.

(205) Der er efter Kommissionens opfattelse ingen grund til at tro, at konkursscenariet til forskel fra scenariet med overtagelsen eller den frivillige likvidation ville have betydet, at SNCB skulle dække samtlige [...] mio. EUR, som den negative nettoformue var på, da beslutningen om salget blev truffet, eftersom SNCB ikke uden videre ville have tilstræbt at fyldestgøre sit datterselskabs kreditorer.

(206) Ser man på de andre omkostninger, mener de belgiske myndigheder, at SNCB ifølge dette scenario kunne blive udsat for en risiko [...] svarende til 58 mio. EUR.

(207) De belgiske myndigheder har til støtte herfor fremlagt en lang række oplysninger for Kommissionen, bl.a. en udtalelse fra eksperterne Linklaters og Grand Auzas et Associés, som mener, at konkursscenariet ville udsætte SNCB for en reel og ikke ubetydelig risiko [...], der ville betyde, at selskabet kunne drages til ansvar.

(208) Kommissionen kan ikke afvise, at lovgivningen i visse medlemsstater undtagelsesvis gør det muligt for tredjeparter at søge sig fyldestgjort hos aktionærerne i et selskab, der er gået konkurs, navnlig hvis disse aktionærer betragtes som [...] og/eller har udvist mangelfuld ledelse.

(209) Selv om der foreligger en sådan mulighed ifølge fransk ret, og de belgiske myndigheder har givet en række anvisninger om denne risiko, har de ikke formået helt at fjerne den tvivl, der i den foreliggende sag kom til udtryk ved procedurens udvidelse i april 2005. Kommissionen konkluderer som følge heraf, at det i denne sag ikke er berettiget at medregne de 58 mio. EUR, der ifølge de belgiske myndigheder er forbundet med risikoen for [...], i omkostningerne ved dette scenario.

(210) Tilsvarende mener Kommissionen til forskel fra de belgiske myndigheder, at det navnlig i betragtning af SNCB's særlige status er usandsynligt, at det ville få større betydning for

SNCB's finansieringsomkostninger, hvis den franske road domestic-aktivitet blev erklæret konkurs. Det er derimod tænkeligt, at denne konkurs ville have fordyret finansieringen af ABX-koncernens bankgæld med et beløb, som de belgiske myndigheder har anslået til maksimalt 7 mio. EUR.

(211) De belgiske myndigheder har i deres simulering også taget hensyn til følgerne for koncernens behov for driftskapital, eftersom koncernens øvrige kreditorer kunne have stillet krav om langt kortere betalingsfrister, efter at den franske road domestic-aktivitet var gået konkurs. Antagelsen om, at dette fænomen, hvis leverandørerne i gennemsnit nedsatte deres betalingsfrist med en uge, dvs. med ca. 15 %, ville skabe et behov for 45 mio. EUR, forekommer overbevisende. Selv om følgerne måske ville være mindre væsentlige for kunderne i de datterselskaber i koncernen, der var økonomisk sunde, kunne de resultere i, at fristerne blev forkortet med langt mere end en uge, for kunderne i andre datterselskaber, der på det tidspunkt, hvor den franske aktivitet gik konkurs, var i økonomiske vanskeligheder.

(212) De belgiske myndigheder mener endelig, at de øvrige dele af koncernen også ville have mistet mellem 5 og 30 % af deres kunder det år, hvor den franske road domestic-aktivitet gik konkurs. Da der er tale om en koncern, som leverer integrerede tjenesteydelser inden for Europa, og hvis forskellige forretningsområder er tæt forbundet med hinanden, er det sandsynligt, at en konkurs kunne give sig udslag i en forringelse af selskabets image og en lavere omsætning for koncernens andre forretningsområder, ikke mindst fordi det pågældende forretningsområde og/eller land befinder sig tæt på det forretningsområde og det land, hvor det konkursramte selskab hørte hjemme, hvilket er tilfældet for de belgiske myndigheders beregninger. Denne argumentation gælder ikke for det valgte scenario med en medarbejderovertagelse. For det første skader denne løsning ikke koncernens image, og for det andet indeholder kontrakten om overtagelse af road domestic-aktiviteten en aftale om samarbejde mellem det selskab, som varetager de aktiviteter, der er overtaget af medarbejderne, og de internationale aktiviteter i ABX-F, som stadig hører under ABX-koncernen, mod at koncernen bevarer adgangen til en tjeneste i Frankrig. Kommissionen bemærker, at det er vanskeligt at påvise, at der kunne mistes op til 30 % af kunderne. Ser man på den omstændighed, at koncernens forskellige datterselskaber har mange store fælles kunder, og på Frankrigs betydning for koncernens internationale aktiviteter i Frankrig, Tyskland og Nederlandene (som udgør mellem 14 og 36 %), og ikke på de meromkostninger på 112 mio. EUR, som de belgiske myndigheder regner med, mener Kommissionen derfor, at det vil være fornuftigt at foretage en beregning af de omkostninger, der vil være forbundet med et kundetab på højst 20 % i løbet af det første år for de værst ramte aktiviteter, svarende til ca. 75 mio. EUR, når dette fænomen skal vurderes.

(213) Antagelsen om, at denne begrænsning af aktiviteterne ville have resulteret i, at koncernen indskrænkede sit personale, eftersom virksomheden for at modvirke et voldsomt fald i bruttofortjenesten kunne blive nødt til at afskedige yderligere personale, må også støttes. De belgiske myndigheder har anslået disse meromkostninger til 35 mio. EUR. Da omfanget og dermed også omkostningerne til disse afskedigelser vil afhænge af, hvor meget omsætningen falder, bør der ud fra den samme fornuftige antagelse vælges en anslået værdi på to tredjedele af disse meromkostninger, hvilket svarer til 24 mio. EUR.

(214) Samlet set anslår Kommissionen, at det i stedet for de 346 mio. EUR, som de belgiske myndigheder har fastsat, kan antages, at konkursscenariet for den franske road domestic-aktivitet kunne påføre SNCB omkostninger på mindst 7 + 45 + 75 + 24, dvs. 151 mio. EUR (uden hensyntagen til risikoen for [...]), hvilket overstiger de omkostninger, SNCB har beregnet for dette scenario.

(215) *Konklusion:* På grundlag af denne analyse mener Kommissionen, at den løsning, SNCB valgte, da den solgte den franske road domestic-aktivitet til medarbejderne, og de nærmere bestemmelser herfor kan sidestilles med den løsning, som en privat investor, der udelukkende handlede ud fra økonomiske hensyn, ville have valgt, og at denne disposition derfor ikke indeholder noget støtteelement.

(216) Kommissionen har baseret den foregående analyse på de antagelser, der efter dens opfattelse var rimelige og tilstrækkeligt begrundede. Disse beregninger peger på, at forskellen mellem det scenario, SNCB valgte, og de andre muligheder udgjorde mindst 13 mio. EUR, hvilket fuldt ud må kunne dække en eventuel fejlmargin i forbindelse med de beregninger, der blev foretaget på grundlag af analysen.

6.1.7. *Salget af ABX-WW:*

(217) Kommissionen bemærker, at SNCB har gjort en ihærdig indsats for at finde en køber til ABX-WW, navnlig gennem et selskab, der har specialiseret sig heri.

(218) Med hensyn til prisen og salgsbetingelserne for ABX-Worldwide har Kommissionen henvist til rapporten fra KPMG, der blev bedt om at undersøge det købstilbud vedrørende de resterende aktiver i ABX-WW, der er beskrevet i det følgende, ud fra et økonomisk synspunkt (»fairness«).

(219) KPMG tog i sin rapport ([72]) udgangspunkt i en sammenligning af to beregningsmetoder: »discounted cash flow«-metoden (DCF, diskonteret cash flow-metoden), der går ud på at beregne den aktuelle nettoværdi af forventede fremtidige indtægter, og »capitalised earnings«-metoden (CEA, kapitaliseret udbytte-metoden), som går ud på at sammenligne forskellige forventede indtægter (omsætning, EBITDA, EBIT mv.) for en virksomhed sammenlignet med andre virksomheder i samme sektor under anvendelse af multiplikationskoefficienterne for det relevante marked.

(220) Da eksperten har foretaget en grundig vurdering af medarbejderovertagelsen og anvendt de beregningsmetoder, der normalt benyttes til denne type »fairness opinion«,

([72]) KPMG: Projekt Yvan — Vurderingsresumé forelagt NMBS/SNCB Holding NV/SA, den 26. maj.

mener Kommissionen, at KPMG's endelige konklusion, hvorefter *»the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value« (»Vilkårene for det foreslåede salg til Yvan er retfærdige og rimelige og bygger på en rimelig markedsværdi«)*, er korrekt. Den konkluderer, at salget af ABX-WW, forudsat at det sker til den aftalte pris, og der kun foretages de sædvanlige og økonomisk berettigede justeringer i tilfælde af salg, ikke vil indeholde elementer af statsstøtte til fordel for køberen.

(221) Salgsbetingelserne sikrer Belgien en salgspris og et tilsagn om et betydeligt bidrag fra Yvan, som vil reducere de offentlige udgifter, som Belgien har haft i forbindelse med sagen. De vil reelt også sikre, at SNCB afhænder samtlige aktiviteter i ABX-koncernen.

6.2. **Omstruktureringsstøttens forenelighed**

(222) I det følgende vil Kommissionen undersøge foreneligheden af den statsstøtte, som den har identificeret i henhold til sine rammebestemmelser om statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder. De belgiske myndigheder foretog den første anmeldelse i 2003, hvorefter proceduren blev indledt i 2003 på grundlag af Fællesskabets rammebestemmelser fra 1999 for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([73]) (herefter »rammebestemmelserne fra 1999«). Den ajourførte omstruktureringsplan, der blev udarbejdet, efter at de nye rammebestemmelser var trådt i kraft, indebærer et væsentligt højere støttebeløb end oprindeligt planlagt. Det fremgår desuden af den foregående analyse, at SNCB har tildelt ABX-koncernen ulovlig støtte. I lyset af disse omstændigheder og punkt 103 og 104 i Fællesskabets rammebestemmelser fra 2004 om statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([74]) (herefter »rammebestemmelserne fra 2004«) sammenholder Kommissionen alle disse støtteforanstaltninger med den sidstnævnte retsakt, samtidig med at den tager hensyn til, at den oprindelige anmeldelse af planen fandt sted, mens rammebestemmelserne fra 1999 var gældende. Under alle omstændigheder viser den følgende analyse reelt, at de pågældende støtteforanstaltninger på samme betingelser kan erklæres forenelige ifølge både rammebetingelserne fra 1999 og rammebestemmelserne fra 2004.

6.2.1. *Støtteberettigelse*

(223) Kommissionen fastslår på grundlag af en række relevante tegn, at ABX-koncernen som helhed må anses for kriseramt som omhandlet i punkt 11 i rammebestemmelserne fra 2004. For det første blev koncernens driftsmæssige tab endnu større i 2001 og 2002 og nåede op på 50 mio. EUR i 2002, underskuddet voksede også fra et nettoresultatet på –73 mio. EUR i 2000 til –186 mio. EUR i 2002, finansieringsudgifterne steg i samme periode fra 15 til 41 mio. EUR, mens gælden voksede fra 442 til 512 mio. EUR. For det andet — og ikke mindst — var ABX-koncernens aktiviteter i Tyskland, Frankrig og Nederlandene ramt af alvorlige økonomiske vanskeligheder, hvilket er beskrevet i beslutningen om godkendelse af redningsstøtte til ABX, og der er derfor ingen tvivl om, at de, som Kommissionen konstaterede i den nævnte beslutning ([75]), udgør kriseramte virksomheder. Disse enheder spillede på daværende tidspunkt en central rolle for ABX-koncernens strategi og dens evne til at levere integrerede transportlogistikydelser i Europa. De ydede desuden et væsentligt bidrag (ca. 60 % i 2002) til koncernens omsætning, hvilket betød, at de alvorlige problemer, disse enheder var ramt af, gjorde det vanskeligt for koncernen at overleve i den form, den havde dengang.

(224) Kommissionen mener i øvrigt, at den resterende del af ABX-koncernen ikke kunne bidrage yderligere til finansieringen af dens omstrukturering.

(225) De belgiske myndigheder har nemlig oplyst, at ABX-WW bidrog med 24,3 mio. EUR i form af afhændelser, ekstern finansiering og produktivitetsforbedringer (navnlig i Italien, Tyskland, Portugal, Nederlandene og Spanien), hvilket gjorde det muligt at finansiere en del af koncernens omstrukturering.

(226) Salget af disse aktiver resulterede sammen med interne rationaliseringstiltag i, at ABX-koncernen blev betydeligt mindre: antallet af forretningssteder blev reduceret med 31 %, omsætningen med 21 %, personalet (fuldtidsækvivalenter) med 40 % og arealet (lagre) med 54 %. I Tyskland, hvor disse tal var endnu højere, nåede nedskæringerne helt op til 69 % uden hensyntagen til de tilsagn, Belgien afgav i november 2005. Det må antages, at yderligere afhændelser af aktiver vil gøre det muligt for koncernen at overleve som multimodalt netværk af integrerede logistikydelser i Europa.

(227) De velfungerende enheder i koncernen har desuden støttet de øvrige kriseramte enheder og på den måde medvirket til at få dem på fode igen. ABX LOGISTICS (Belgium) NV/SA har eksempelvis eftergivet et lån på 10,6 mio. EUR til ABX Nederlandene.

(228) Det bemærkes endelig, at hele koncernen, der siden 2001 har samlet sine likvide midler i en pulje, har en negativ likviditet [...], som skyldes, at de pengestrømme, der stammer fra overskudsgivende aktiviteter, opsuges af underskudsgivende aktiviteter.

(229) Likviditetsfaciliteten i forbindelse med denne cash pool er reelt altid negativ og ligger ofte tæt på det tilladte loft på [...] mio. EUR (f.eks.: -[...] mio. EUR i juni 2005), og koncernen har [...] en kortfristet gæld:

([73]) EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.

([74]) EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

([75]) Beslutning af 21.1.2003, nr. C(2003) 245, endelig: Statsstøttesag N 769/2002 — Redningsstøtte til ABX Logistics (de franske, tyske og nederlandske datterselskaber samt koncernen). Offentliggjort på Kommissionens websted på følgende adresse: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-2002/n769-02-fr.pdf.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A.'s samlede likviditet

I mio. EUR

	31.12.2003	31.12.2004	30.06.2005
Bankindestående	[...]	[...]	[...]
Finansiel gæld med en løbetid på over 1 år og forfald i år	[...]	[...]	[...]
Kortfristet kassekredit	[...]	[...]	[...]
Nettolikviditet	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Kommissionen konstaterer endelig, at selv om holdingselskabet ABX-WW først blev stiftet i 2003, er koncernen som økonomisk enhed ikke en nyoprettet virksomhed i henhold til rammebestemmelserne fra 2004, eftersom den består af en række enheder, som eksisterede i forvejen og var aktive i samme sektor, og formålet med koncernens nye struktur netop var at bidrage til omstruktureringen.

6.2.2. *Genoprettelse af rentabiliteten*

(231) De beregnede resultatprognoser for ABX-WW, ABX-D og -NL, som er anført i ovenstående beskrivende del og baseret på realistiske hypoteser, peger på, at rentabiliteten vil kunne genoprettes mellem 2006 og 2007.

(232) Der er desuden sket en markant forbedring af de finansielle resultater siden 2002, hvor omstruktureringsplanen blev udarbejdet. For ABX LOGISTICS Worldwide S.A. er der tale om en forbedring af driftsresultatet (EBIT) fra −28,7 mio. EUR (2002) til + 11,6 mio. EUR (2004). Driftsresultatet for ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (eksklusive Air&Sea) er i samme tidsrum gået fra −32,0 mio. EUR til −[...] mio. EUR, og for ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV er der næsten balance på driftsresultatet, som er gået fra −6,7 mio. EUR til −[...] mio. EUR.

(233) Bortset fra at der uomtvisteligt er sket en finansiel sanering i løbet af de seneste år, fremgår det også af den beskrivende del, at ABX-koncernen tydeligvis har været genstand for en gennemgribende omstrukturering, der skal genoprette dens langsigtede rentabilitet.

(234) Endelig mener Kommissionen, at den omstændighed, at der er indgået en foreløbig salgsaftale for hele ABX LOGISTICS WW-koncernen, som med forbehold af Kommissionens godkendelse og de almindelige salgsbetingelser er af bindende karakter, og som er ledsaget af betydelige investeringstilsagn fra den private købers side, også er et klart vidnesbyrd om kvaliteten af omstruktureringsplanen for ABX-koncernen og genoprettelsen af den langsigtede rentabilitet.

6.2.3. *Forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger*

(235) Ifølge rammebestemmelserne fra 2004 skal der træffes bestemmelse om kompenserende modydelser for at sikre, at støttens skadelige virkninger for konkurrenterne begrænses mest muligt. I modsat fald vil støtten blive anset for at stride mod den fælles interesse.

(236) ABX-koncernen har allerede indledt en meget betydelig nedskæring af sin kapacitet. Som allerede nævnt vil koncernen, indtil omstruktureringen er gennemført, foretage en væsentlig reduktion af antallet af forretningssteder, driftsarealet, omsætningen og personalet. Nedskæringerne bliver på op til 54 % for ABX-WW, op til 69 % i ABX-D, op til 44 % i ABX-NL og op til 76 % i ABX-F (navnlig i form af afhændelse og lukning af filialer). På det tyske marked understøttes disse nedskæringer også af de yderligere tilsagn, som de belgiske myndigheder gav i [...] 2005. Nedskæringerne, som er langt mere omfattende end beskrevet i den oprindelige plan, vil betyde, at de tilsvarende markedsandele overgår til konkurrenterne.

(237) Kommissionen mener, at disse lukninger og afhændelser må anses for forholdsmæssige i betragtning af deres kvantitative omfang, den beskedne markedsandel, som ABX-koncernen bevarer inden for speditørvirksomhed, (under 2 % i Tyskland og 1 % i Nederlandene i 2002), behovet for at bevare en levedygtig intermodal udbyder af logistikydelser i Europa og for at sikre et minimalt netværk i flere europæiske lande og endelig den omstændighed, at transportlogistikmarkedet ikke lider under overkapacitet, men tværtimod ekspanderer som beskrevet i afsnit 2.2. ABX-koncernen ejer næsten ingen transportmidler og er derfor meget lidt aktiv som vejtransportvirksomhed.

(238) Kommissionen har desuden kontrolleret ud fra de oplysninger, de belgiske myndigheder har fremsendt, at en meget betydelig del af kapacitetsnedskæringerne omfatter kortsigtede aktiviteter. Disse yderligere nedskæringer berører forretningsstederne (ca. 19 % ud af i alt 31 %), omsætningen (12 % ud af i alt 21 %), personalet (15 % ud af i alt 40 %) og lagerarealet (40 % ud af i alt 54 %).

6.2.4. *Begrænsning af støtten til et minimum*

(239) Det fremgår af rammebestemmerne fra 2004, at støttebeløbet og støtteintensiteten skal begrænses til et minimum.

(240) I den forbindelse bemærker Kommissionen for det første, at rekapitaliseringen vil betyde, at koncernen opnår et forhold mellem gæld og egenkapital på 80 %, når de anmeldte foranstaltninger er iværksat. Denne sats stiger til 155 %, hvis den goodwill på 146 mio. EUR, der er opført i koncernens regnskaber, ikke medregnes.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., konsolideret balance

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05 før konvertering	31.12.05 efter konvertering	31.12.05 efter konvertering og fjernelse af goodwill	31.12.06	31.12.07
Konsolideret egenkapital	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Finansiel gæld	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Gældskvote	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

(241) Kommissionen mener, at det også er berettiget at tage hensyn til den anden værdi på 155 %, eftersom denne goodwill i vid udstrækning stammer fra den oprindelige erhvervelse af ABX-D ([...] mio. EUR) og -NL ([...] mio. EUR), hvis kapacitet vil blive væsentligt beskåret i forbindelse med omstruktureringen (hvilket forstærkes af de tilsagn [...] om begrænsning af ABX's etablering i Tyskland, som de belgiske myndigheder gav i december 2005). De belgiske myndigheder mener desuden, at iværksættelsen af omstruktureringsforanstaltningerne vil medføre, at den goodwill vedrørende de tyske og nederlandske datterselskaber, der er opført i SNCB's regnskaber [...], forsvinder helt.

(242) De to satser på 80 og 155 % vil dog stadig ligge væsentligt højere end de tilsvarende satser hos ABX-koncernens nærmeste konkurrenter. For disse kunder ligger den gennemsnitlige sats (vægtet med omsætningen) eksempelvis på ca. 43 % (for selskabet DPWN kun 16 %, men dette selskab skiller sig for meget ud til at indgå i beregningen).

(243) Det betyder, at ABX-koncernen vil blive rekapitaliseret på et niveau, der er lavere end sektorgennemsnittet, og at den som følge af sin finansielle struktur ikke vil råde over overskydende midler.

(244) For det andet bemærker Kommissionen, at ABX-WW's nettolikviditet har været negativ siden 2003, og at ABS-koncernen derfor ikke råder over noget likviditetsoverskud.

(245) For det tredje skal der tages hensyn til, at den pris, som SNCB skal modtage i forbindelse med salget af aktierne i ABX WW, bevirker, at det faktiske støttebeløb bliver mindre. Det ville nemlig have været lige så godt for koncernen og dens konkurrenter samt for SNCB og Yvan, at den støtte, SNCB har ydet, blev reduceret tilsvarende, at salget skete til en symbolsk pris, og at finansieringen blev tilvejebragt direkte af køberen.

(246) Kommissionen skal desuden også sikre sig, at støttemodtageren selv yder et betydeligt bidrag til omstruktureringsplanen med egne midler eller ved ekstern finansiering på markedsvilkår.

(247) I den forbindelse vil Kommissionen først beregne de samlede omkostninger til omstruktureringen uden produktivitetsforbedringer og reduktion af behovet for driftskapital.

Nettoomkostninger ved omstruktureringen

Afskedigelser, lukninger	- 49,0
Likviditetsdræn under omstruktureringen (uden produktivitetsforbedringer)	- 121,0
Gæld til SNCB (før 2002)	- 60,0
Renter af gæld til SNCB (gæld fra før 2002 + redningsstøtte)	- 8,0
Tilbagebetaling af ydede og optagne lån som følge af bankernes krav om indfrielse	[...]
Yvans indfrielse af andre garantier og fordringer til ABX's kreditorer	[...]
Reduktion af behovet for driftskapital	29,1
I alt	- 296,6

(248) Kommissionen mener i den forbindelse, at det er berettiget at tage udgangspunkt i omkostningerne i tabellen ovenfor. Det er der følgende grunde til:

(a) Beløbet på 49 mio. EUR svarer til de omkostninger, der er direkte forbundet med omstruktureringen, herunder fratrædelsesgodtgørelser og udgifter til lukning af datterselskaber

(b) Beløbet på 121 mio. EUR svarer til de pågældende enheders finansieringsbehov (eller likviditetsdræn) i årene 2003-2005. Det svarer stort set til EBITDA, korrigeret for de investeringer, der kræves til omstruktureringen, finansieringsomkostningerne og visse særlige elementer. Kommissionen har på grundlag af

de oplysninger, som de belgiske myndigheder har fremsendt, sikret sig, at de investeringer, der medregnes, først og fremmest består i edb-investeringer og under alle omstændigheder er lavere end afskrivningerne. Edb-investeringerne er et af de vigtigste elementer i koncernens omstrukturering og i forbedringen af dens produktivitet. De belgiske myndigheder har i øvrigt bekræftet, at disse investeringer ikke medfører en udvidelse af kapaciteten. Kommissionen har også forvisset sig om, at de særlige elementer primært omfatter omkostninger, der er forbundet med virksomhedens omstrukturering. De vedrører den omstrukturering og de tiltag til forbedring af produktiviteten (afskedigelser i vigtige funktioner, juridisk forenkling, andre tiltag til forbedring af produktiviteten mv.), som er nødvendige for at gøre koncernen levedygtig igen.

Det skal understreges, at de omkostninger på 150,0 mio. EUR, der skyldes likviditetsdrænet under selve omstruktureringen, her er reduceret i forhold til de positive indvirkninger, som omstruktureringen ventes at få, og som i den pågældende periode vil medføre et positivt cash flow på 29,9 mio. EUR, hvilket resulterer i de anførte nettoomkostninger på 121 mio. EUR

(c) De øvrige finansieringsbehov, der forelå ved udgangen af 2005, skal dækkes, inden ABX-WW sælges, for at genskabe koncernens finansielle struktur. Det drejer sig om gæld til SNCB, som konverteres til kapital, (60 mio. EUR) og renter i forbindelse hermed (8 mio. EUR), indfrielse af kreditlinjer hos bankerne i perioden fra 2003 til 2005 ([...] mio. EUR) samt Yvans forventede indfrielse af eksisterende garantier og fordringer ([...] mio. EUR)

(d) Det reducerede behov for driftskapital skyldes en bedre forvaltning af koncernens handelsmæssige forbindelser med kunder og leverandører og resulterer i lavere omstruktureringsomkostninger.

(249) ABX-koncernen har finansieret disse foranstaltninger med egne midler eller eksterne midler opnået på markedsvilkår. De er hovedsageligt tilvejebragt ved, at aktiver er blevet solgt til tredjeparter (24,2 mio. EUR), sunde selskaber i ABX eller holdingselskabet ABX-WW som nævnt har købt aktiviteter fra enheder under omstrukturering (22,6 mio. EUR), en række lån er blevet eftergivet, og sunde selskaber i koncernen har ydet finansiering (10,6 + 6 mio. EUR). Denne indsats, som de sunde selskaber i koncernen har ydet, udgør et reelt bidrag fra støttemodtageren, som er koncernen som helhed. Hertil kommer den finansiering, Yvan har bidraget med ([...] mio. EUR). Støttemodtagerens eget bidrag udgør i alt [...] mio. EUR.

(250) Det fremgår af ovenstående analyse, at støttemodtagerens bidrag dækker mindst 43 % af omkostningerne til omstruktureringen. I den foreliggende sag finder Kommissionen det hensigtsmæssigt at acceptere, at modtagerens eget bidrag udgør under 50 %, navnlig som følge af: de særlige vanskeligheder i forbindelse med omstruktureringen (der har direkte betydning for 13 000 arbejdspladser i Europa), omfanget af kapacitetsnedskæringerne (reduktion på op til 50 %, især inden for kortfristede aktiviteter), den risiko, som en yderligere reduktion vil kunne medføre for levedygtigheden af ABX-WW's internationale transportlogistiknetværk, den omstændighed, at den oprindelige anmeldelse skete i henhold til rammebestemmelserne fra 1999, som ikke fastsatte minimumssatser, og privatiseringen af ABX-WW, som også har afgørende betydning for koncernens levedygtighed og for, at der ikke ydes fremtidig støtte til koncernen.

(251) En række andre elementer tyder på, at der er tillid på markederne til, at rentabiliteten i overensstemmelse med rammebestemmelserne fra 2004 vil kunne genoprettes. Kommissionen bemærker f.eks., at et finansieringsinstitut har givet ABX-koncernen en likviditetsfacilitet på [...] mio. EUR, som SNCB har stillet garanti for. Denne facilitet indgår af forsigtighedshensyn ikke i ovenstående beregning af støttemodtagerens bidrag, da Kommissionen ikke med sikkerhed har kunnet udelukke, at der som følge af de præmier, der er betalt til banken og til SNCB, foreligger et eventuelt støtteelement. En række private banker yder desuden fortsat betydelige kortfristede lån til ABX-koncern uden offentlig sikkerheds- eller garantistillelse.

(252) Kommissionen mener derfor, at betingelsen om, at støtten skal begrænses til et minimum, og om, at virksomheden selv skal yde et betydeligt bidrag til omstruktureringsomkostningerne med egne midler, er opfyldt.

6.2.5. *Princippet om engangsstøtte*

(253) Kommissionen gør opmærksom på, at ABX-netværket blev etableret i 1998, og at Kommissionen ikke forud for denne beslutning har godkendt støtte til omstrukturering af dette netværk.

(254) Kommissionen mener i øvrigt, at den påtænkte privatisering af ABX-koncernen ikke bare vil sikre, at koncernen bliver levedygtig igen, men også vil tilgodese princippet om »engangsstøtte« ved at gøre det meget mindre sandsynligt, at der igen tilføres offentlige midler til den privatiserede virksomhed.

6.2.6. *Konklusion*

(255) På baggrund af det ovenfor anførte konkluderer Kommissionen at den støtte, SNCB har ydet i forbindelse med omstruktureringen af ABX-koncernen, er forenelig med kriterierne i rammebestemmelserne fra både 1999 og 2004, og at den derfor også er forenelig med traktatens artikel 87, stk. 3. Det lægges navnlig til grund, at de rentable dele af ABX-koncernen har ydet et betydeligt

bidrag til finansieringen af de kriseramte enheder, og at koncernen ud over dette bidrag foretog en væsentlig nedskæring af sin kapacitet som modydelse for støtten. Privatiseringen af ABX-koncernen vil desuden gøre det muligt ikke bare at sikre koncernens fremtidige levedygtighed, men også at forhindre, at koncernen tildeles statsstøtte igen.

(256) Kommissionen understreger endelig, at de politiske retningslinjer for statsstøtte til jernbanesektoren, som den henviste til i sin beslutning af 2. marts 2005 i sag nr. N 386/2004, vil indeholde en horisontal redegørelse for spørgsmålet om den ubegrænsede garanti, der ydes til jernbanevirksomheder i flere medlemsstater.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Den støtte, som er omhandlet i denne beslutning, og som Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) har ydet i forbindelse med omstruktureringen af ABX Logistics-koncernen, er forenelig med fællesmarkedet på de betingelser, der er anført i artikel 2.

2. De midler, som SNCB har bevilget til finansiering af afviklingen af en del af ABX Logistics (France), og de andre midler, der er omhandlet i denne beslutning, navnlig de kapitalinvesteringer, der blev foretaget i 2001, og de »parallelle bidrag« udgør ikke statsstøtte.

Artikel 2

Kommissionens godkendelse af den omstruktureringsstøtte, der er nævnt i artikel 1, stk. 1, er betinget af, at ABX Logistics-koncernen inden for [...] efter meddelelsen af denne beslutning sælges til markedsprisen til en investor, som ikke har juridisk tilknytning til SNCB, og som overholder forpligtelserne i forbindelse med de købs- og finansieringsbetingelser, der er foreslået af den potentielle køber og beskrevet i denne beslutning.

Artikel 3

Belgien underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Belgien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. december 2005.

På Kommissionens vegne

Jacques BARROT

Næstformand