ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Της 7ης Δεκεμβρίου 2005

σχετικα με κρατική ενίσχυση που εφάρμοσε το Βέλγιο υπέρ της ABX Logistics [αριθ. C 53/2003 (πρώην N 62/2003)]

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2005) 4447]

(Τα κείμενα στη γαλλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2006/947/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62, παράγραφος 1, στοιχείο α),

αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα εν λόγω άρθρα [1] και έλαβε υπόψη της τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 28.11.2002 καταχωρηθείσα στην Επιτροπή στις 29.11.2002 (αριθ. DG Tren/A 71122) οι αρχές του Βελγίου κοινοποίησαν ενίσχυση διάσωσης υπέρ της εταιρείας ABX Logistics (θυγατρικές F, D, NL και όμιλος). Η ενίσχυση αυτή (αριθ. υπόθεσης N 769/2002) εγκρίθηκε με απόφαση της Επιτροπής της 21.01.2003.

(2) Με επιστολή της 17.2.2003, το Βέλγιο κοινοποίησε πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της ABX Logistics, το οποίο καταχωρήθηκε στις 17.2.2003 με αριθ. Tren A/13396. Με την κοινοποίηση αυτή καθώς και με άλλα πληροφοριακά στοιχεία που τέθηκαν στη διάθεσή της, η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι το Βέλγιο είχε διαθέσει ορισμένα κεφάλαια προερχόμενα από κρατικούς πόρους υπέρ της ABX Logistics, πέραν του κοινοποιηθέντος προγράμματος αναδιάρθρωσης. Συγκεκριμένα, με επιστολή της 7.5.2003, το Βέλγιο διαβίβασε συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή.

(3) Με επιστολή της 24.7.2003 (αριθ. SG (2003) D/231003), η Επιτροπή ενημέρωσε το Βέλγιο σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία (αριθ. C 53/03) που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με τα υπόψη μέτρα.

(4) Μετά από συμφωνία για μη δημοσίευση των επιστευτικών στοιχείων, η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα συγκεκριμένα μέτρα.

(5) Με επιστολή της 29.8.2003 (αριθ. GAB. Loyola de Palacio entrada nº 2805), οι βελγικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας.

(6) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις για το θέμα εκ μέρους ενδιαφερομένων τρίτων τις οποίες διαβίβασε στο Βέλγιο με επιστολή της 18.2.2004 (αριθ. D (2004) 2823) παρέχοντας στο κράτος μέλος τη δυνατότητα να τις σχολιάσει, και έλαβε τις παρατηρήσεις του με επιστολή της 18.3.2004 (αριθ. A/15992).

(7) Εν τω μεταξύ, οι βελγικές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές της 12.12.2003 (αριθ. A/37839), της 19.12.2003 (αριθ. A/38582) και της 12.11.2004 (αριθ. A/35928) και επικαιροποίησαν το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της ABX, με επιστολές της 14.1.2005 (αριθ A/2010), της 24.2.2005 (αριθ. A/4889) και της 14.3.2005 (αριθ. A/6690). Επίσης, συμπληρωματικές πληροφορίες λήφθηκαν με επιστολές της 18.8.2005, της 31.8.2005, της 2.9.2005 και της 26.9.2005.

(8) Με επιστολή της 4.5.2005, η Επιτροπή πληροφόρησε το Βέλγιο σχετικά με την απόφασή της να επεκτείνει τη διαδικασία αριθ. C 53/03 στα νέα πληροφοριακά στοιχεία που της είχαν κοινοποιηθεί. Μετά από συμφωνία για τη μη δημοσίευση των επιστευτικών στοιχείων που είχαν διαβιβάσει οι βελγικές αρχές, η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [3]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα συγκεκριμένα μέτρα.

(9) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις για το θέμα εκ μέρους των βελγικών αρχών και τρίτους ενδιαφερομένους. Διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις τρίτων στο Βέλγιο με επιστολή της 18.7.2005, παρέχοντας στο κράτος μέλος τη δυνατότητα να τις σχολιάσει, και έλαβε τις παρατήρήσεις του με επιστολή της 18.8.2005. Ακολούθησαν επιστολές παροχής πληροφοριών, στις 2.9.2005 και 29.9.2005.

(10) Με επιστολή της 3.8.2005 και μετά την παρέλευση της προθεσμίας υποβολής παρατηρήσεων για την προαναφερόμενη διεύρυνση της διαδικασίας, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή καταγγελία σχετικά με την πώληση της ABX Logistics Worldwide. Με επιστολή της 9.8.2005, η Επιτροπή ζήτησε από τις βελγικές αρχές να της διαβιβάσουν τη γνώμη τους σχετικά με τα περιστατικά που επικαλούντο οι ιταλικές αρχές στην επιστολή τους. Οι βελγικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 15.9.2005.

[1] ΕΕ C 9 της 14.1.2004, σ. 12.

[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

[3] ΕΕ C 142 της 11.6.2005, σ. 2.

(11) Τέλος, οι βελγικές αρχές διαβίβασαν διάφορες συμπληρωματικές πληροφορίες κατά τη διάρκεια του Νοεμβρίου 2005, καθώς και με επιστολή της 1ης Δεκεμβρίου 2005 (αριθ. A/30862).

2. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ABX

2.1. Τα κυριότερα στάδια της διαδικασίας

(12) Πέραν των λεπτομερών στοιχείων που παρασχέθηκαν κατά την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή υπενθυμίζει εν συντοίμα ότι η εθνική επιχείρηση βελγικών σιδηροδρόμων (Société nationale des chemins de fer belges — SNCB) μεταξύ 1998 και 2001 αγόρασε ένα σύνολο διακριτών επιχειρήσεων. Την εποχή εκείνη οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν είχαν ακόμη ομαδοποιηθεί από νομική άποψη στην ίδια εταιρεία χαρτοφυλακίου αλλά συναποτελούσαν ένα δίκτυο οικονομικού σκοπού, την ABX LOGISTICS, με περίπου 107 ενοποιημένες θυγατρικές επιχειρήσεις σε όλον τον κόσμο, των οποίων το 89 % των πωλήσεων επραγματοποιείτο στην Ευρώπη, το 6 % στην Ασία και το 5 % στην Αμερική.

(13) Η παρούσα υπόθεση αφορά την αναδιάρθρωση του εν λόγω δικτύου η οποία κοινοποιήθηκε από τις βελγικές αρχές στις 17.2.2003.

(14) Κατωτέρω υπενθυμίζονται τα βασικά στοιχεία της κοινοποίησης καθώς και οι αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή κατά την κίνηση των διαδικασιών.

2.1.1. *Κοινοποίηση της 17.2.2003*

(15) Το αρχικό πρόγραμμα αναδιάρθρωσης προέβλεπε, αφενός, ότι οι 107 θυγατρικές ABX της SNCB, που ανήκαν σε διαφορετικά χαρτοφυλάκια ABX, θα ομαδοποιούντο σε ένα ενιαίο χαρτοφυλάκιο. Αφετέρου, οι θυγατρικές επιχειρήσεις ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (εφεξής «ABX-D»), ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV (εφεξής «ABX-NL») και ABX LOGISTICS (France) (εφεξής «ABX-F»), λόγω του ότι ήταν προβληματικές, θα υφίσταντο αναδιάρθρωση προκειμένου να ανακτήσουν τη βιωσιμότητά τους.

(16) Τα επιχειρησιακά μέτρα αναδιάρθρωσης συνίσταντο κυρίως (i.) στην αναδιοργάνωση της νομικής δομής θέτοντας όλες τις νομικές οντότητες του ομίλου υπό την ίδια επικεφαλής εταιρεία ([4]) (ii.) στην πώληση και το κλείσιμο στοιχείων του ενεργητικού ([5]) και (iii.) άλλα επιχειρησιακά μέτρα στη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες και τη Γαλλία με σκοπό την επιπλέον βελτίωση του λειτουργικού αποτελέσματος ([6]).

(17) Προς τούτο οι βελγικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή ότι η SNCB θα συνεισέφερε το μεγαλύτερο μέρος της απαιτούμενης για την αναδιάρθρωση χρηματοδότησης. Τα ποσά που κοινοποιήθηκαν αρχικά αφορούσαν 91,6 εκατ. ευρώ από τη μετατροπή σε κεφάλαιο εκ μέρους της SNCB (μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση) χρεών των ABX-D, ABX-NL και ABX-F, και 140 εκατ. ευρώ σε επιστρεπτέες πιστώσεις (βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση) εκ μέρους της SNCB προς τις ίδιες εταιρείες.

2.1.2. *Αμφιβολίες της Επιτροπής της 23.7.2003*

(18) Κατά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή είχε εκφράσει εν πρώτοις αμφιβολίες ως προς ορισμένες πτυχές της υπόθεσης.

(19) *Στοιχείο ενίσχυσης:* Κατ' αρχάς εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τον ισχυρισμό των βελγικών αρχών ότι η καταβολή κεφαλαίων (υπό μορφή επιστρεπτέων πιστώσεων ή υπό μορφή μετατροπής χρεών σε ίδια κεφάλαια) από μέρους της SNCB στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης της ABX συνιστούσε κανονική συναλλαγή πραγματοποιούμενη στο πλαίσιο ενός ομίλου επιχειρήσεων και όχι κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 της Συνθήκης.

(20) *Αναδιάρθρωση — επιλεξιμότητα:* Η Επιτροπή εξέφρασε, επίσης, αμφιβολίες ως προς την επιλεξιμότητα των ABX-D, ABX-NL και ABX-F για ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, δεδομένου ότι δεν ήταν σαφές σε ποιό βαθμό θα μπορούσε να συνδράμει ο υπόλοιπος όμιλος ABX όσον αφορά την κάλυψη των χρηματοδοτικών αναγκών των προς αναδιάρθρωση εταιρειών.

(21) *Αναδιάρθρωση — βιωσιμότητα, στρέβλωση και περιορισμός της ενίσχυσης:* Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σε σχέση με την χρηματοδοτική πτυχή της «*αναδιάρθρωσης*» που προέβλεπε την κάλυψη των μακροπρόθεσμων χρηματοδοτικών αναγκών (ανάγκη ιδίων κεφαλαίων) των υπόψη εταιρειών του ομίλου ABX μέσω μιας κατ' ουσίαν βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης (επιστρεπτέες πιστώσεις ύψους 140 εκατ. ευρώ). Η Επιτροπή εξέφρασε, επίσης, αμφιβολίες ως προς το αν μια τέτοια χρηματοδότηση ήταν σε θέση να επαναφέρει την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των περί ων ο λόγος εταιρειών, ως προς το εάν τα προτεινόμενα ανταλλάγματα (ιδίως από άποψη μείωσης του δυναμικού) θα επαρκούσαν ώστε να μην υπάρξουν στρεβλώσεις της αγοράς ενάντιες προς το κοινό συμφέρον, και ως προς το αν μια τέτοια εικαζόμενη ενίσχυση θα παρείχε ενδεχομένως στην ABX πλεονασματικά ρευστά διαθέσιμα.

(22) Η Επιτροπή, εξάλλου, εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την εικαζόμενη έλλειψη στοιχείου ενίσχυσης και ως προς το συμβιβάσιμο των (επαν)επενδύσεων της SNCB στην ABX καθώς και ως προς τα μέσα χρηματοδότησής τους (τυχόν

([4]) Προκειμένου (i.) να δημιουργηθεί ένας συνεκτικός και αυτόνομος όμιλος επιχειρήσεων, (ii.) να διευκολυνθεί η δημουργία συνεργιών μεταξύ των εταιρειών του ομίλου και (iii.) να καταστεί δυνατό το άνοιγμα του κεφαλαίου σε εξωτερικούς βιομηχανικούς ή χρηματοπιστωτικούς επενδυτές.

([5]) Επρόκειτο για την πώληση 3 θυγατρικών (Rheinkraft, Safety First και Worldpack) που αντιπροσώπευαν κύκλο εργασιών ύψους 98,5 εκατ. ευρώ, το κλείσιμο 7 καταστημάτων και 3 αποθηκών στη Γερμανία, 4 καταστημάτων στη Γαλλία και 2 καταστημάτων στις Κάτω Χώρες, και για συναλλαγές τύπου πώλησης με επαναμίσθωση (sale & rent-back) με αντικείμενο κτίρια και άλλα πάγια στοιχεία.

([6]) Τα εν λόγω μέτρα έπρεπε κατά κύριο λόγο να συνοδεύονται (1) από βελτίωση της παραγωγικότητας (με μείωση του προσωπικού ίση προς 690 θέσεις πλήρους απασχόλησης για τις τρεις χώρες της αναδιάρθρωσης, περιλαμβανομένου του αντίκτυπου του κλεισίματος των καταστημάτων), (2) από μείωση του κόστους και (3) από την αναδιαπραγμάτευση των μισθωτηρίων συμβολαίων.

εγγυήσεις, έμμεσες επιδοτήσεις, άμεση χρηματοδότηση, τήρηση ισχυουσών οδηγιών), ιδίως ως προς τα κάτωθι μέτρα:

(α) «*Αγορά της ABX από την SNCB*» : Πρόκειται για επενδύσεις της SNCB που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 1998 και 2001, συνολικού ύψους 672,4 εκατ. ευρώ (ποσό που εν τω μεταξύ αναθεωρήθηκε σε 433,8 εκατ. ευρώ ([7]) για την «*αγορά*» του δικτύου ABX, καθώς και για ορισμένες ενδείξεις ότι χορηγήθηκαν εγγυήσεις είτε από την SNCB, είτε από το κράτος για την χρηματοδότηση των (επαν)επενδύσεων στην ABX οι οποίες πρέπει να επαληθευθούν.

(β) «*Άλλα ποσά*»: Οι αμφιβολίες της Επιτροπής αφορούσαν και την νομιμότητα/το συμβιβάσιμο της καταβολής το 2001 και «άλλων επιχορηγήσεων» συνολικού ύψους 150 εκατ. ευρώ (ποσό το οποίο εν τω μεταξύ αναθεωρήθηκε σε 114,6 εκατ. ευρώ ([8]) από την SNCB προς τις ABX-D, ABX-NL και ABX-F χωρίς να κοινοποιηθούν προηγουμένως στην Επιτροπή. Οι αμφιβολίες της Επιτροπής στο θέμα αυτό αφορούσαν την εικαζόμενη έλλειψη στοιχείου ενίσχυσης, καθώς και το συμβιβάσιμο τέτοιων δυνητικών ενισχύσεων.

(γ) «*Παράλληλα ποσά*»: Η Επιτροπή εξέφρασε, επίσης, αμφιβολίες ως προς τον ισχυρισμό των βελγικών αρχών ότι η μετατροπή το 2004 δανείων συνολικού ύψους 21 εκατ. ευρώ (ποσό το οποίο εν τω μεταξύ αναθεωρήθηκε σε 12,1 εκατ. ευρώ ([9]) σε ίδια κεφάλαια, εφεξής «*παράλληλα ποσά*», τα οποία είχε χορηγήσει η SNCB στην ABX για τις ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd. (3,2 εκατ. ευρώ), ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 εκατ ευρώ), ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ldt. (3,8 εκατ. ευρώ) και ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 εκατ. ευρώ), (εφεξής «ABX-Irl», «ABX-P», «ABX-Sing» και «ABX-B»), αποτελούσε συνήθη συναλλαγή εντός του ομίλου SNCB. Οι βελγικές αρχές θεωρούσαν ότι το ποσό αυτό είχε χορηγηθεί «εκτός της περιμέτρου της κοινοποιηθείσας αναδιάρθρωσης» και ότι, ως εκ τούτου, δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 της Συνθήκης. Οι αμφιβολίες της Επιτροπής αφορούσαν επίσης το θέμα του συμβιβάσιμου τέτοιων δυνητικών ενισχύσεων.

2.1.3. *Συμπληρωματικές κοινοποιήσεις*

(23) Με τις επιστολές της 14.1.2005 και της 24.2.2005, οι βελγικές αρχές συμπλήρωσαν την αρχική κοινοποίηση με πληροφορίες που τροποποιούν σημαντικά το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της ABX. Οι τροποποιήσεις αυτές αφορούν κυρίως την αύξηση της χρηματοδότησης της αναδιάρθρωσης, τόσο εκ μέρους της SNCB όσο και εκ μέρους του ομίλου ABX, την πώληση της ABX-France υπό μορφή εξαγοράς της επιχείρησης από το προσωπικό της σε αρνητική τιμή αγοράς, τη μείωση του πλεονάζοντος δυναμικού, σημαντικά εσωτερικά μέτρα αναδιάρθρωσης, καθώς και την προβλεπόμενη πώληση ολόκληρου του ομίλου ABX στην αγοραία τιμή του.

2.1.4. *Διεύρυνση της διαδικασίας στις 3.5.2005*

(24) Η Επιτροπή διεύρυνε τη διαδικασία έρευνας. Η διεύρυνση δεν αντικαθιστά αλλά προστίθεται στην αρχική διαδικασία, όσον αφορά δύο από τα κυριότερα σημεία των εν λόγω επιπρόσθετων πληροφοριών: την τροποποίηση του προϋπολογισμού αναδιάρθρωσης της ABX και τους όρους πώλησης, κυρίως της ABX-France αλλά και της νέας εταιρείας χαρτοφυλακίου που δημιουργείται με την αναδιάρθρωση, της ABX-WW (ABX Worldwide).

(25) Το νέο σχήμα προέβλεε τις εξής εισφορές κεφαλαίου:

(α) 157,4 εκατ. ευρώ αντί 50 εκατ. ευρώ σε ίδια κεφάλαια για την αναδιάρθρωση της ABX-D, ούτως ώστε τα ίδια κεφάλαιά της να ανέλθουν σε 14,4 εκατ. ευρώ (στις 31.12.2004), έναντι συνόλου ισολογισμού 234 εκατ. ευρώ (στις 31.12.2003)·

(β) 10,6 εκατ. ευρώ έναντι 12,6 εκατ. ευρώ σε ίδια κεφάλαια για την αναδιάρθρωση της ABX-NL, ούτως ώστε τα ίδια κεφάλαιά της να ανέλθουν σε 9,3 εκατ. ευρώ (στις 31.12.2004), έναντι συνόλου ισολογισμού 35,7 εκατ. ευρώ (στις 31.12.2003).

Για τις ABX-D και ABX–NL τα ποσά αυτά λαμβάνουν τη μορφή αύξησης του κεφαλαίου είτε με τη μετατροπή υφιστάμενων χρεών, είτε με την εισφορά νέων ιδίων κεφαλαίων·

(γ) 223 εκατ. ευρώ προκειμένου να καταστεί δυνατή η εξαγορά από το προσωπικό της, ενός μέρους της ABX στη Γαλλία. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί σε δεδομένες δαπάνες της SNCB και λαμβάνει ιδίως τη μορφή παραίτησης από απαιτήσεις και κάλυψης μελλοντικών ζημιών.

(26) Όσο για την πώληση της ABX-F στο προσωπικό της σε αρνητική τιμή, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το στοιχείο κρατικής ενίσχυσης που συνεπάγεται η εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους της SNCB προς τον αγοραστή. Όσον αφορά την προβλεπόμενη πώληση της ABX-WW, η Επιτροπή υπενθύμισε την ανάγκη παροχής όλων των πληροφοριών που είναι απαραίτητες για να ελεγχθεί αν η πώληση αυτή θα πραγματοποιηθεί όντως στην αγοραία τιμή.

2.1.5. *Περαιτέρω συμπληρωματικές πληροφορίες*

(27) Με την επιστολή της 9.6.2005, το Βέλγιο υπέβαλε στην Επιτροπή ένα πακέτο πληροφοριών στο πλαίσιο της διεύρυνσης της διαδικασίας, υπενθυμίζοντας και προσθέτοντας πληροφοριακά στοιχεία για το σύνολο της υπόθεσης.

(28) Με επιστολή της 1ης Δεκεμβρίου 2005, ως μέρος νέας δέσμευσης σχετικά με την παρουσία της ABX στη Γερμανία το Βέλγιο, υπέβαλε ορισμένες συμπληρωματικές πληροφορίες με κύριο σκοπό την διευκρίνιση στοιχείων που είχαν διαβιβασθεί παλαιότερα.

([7]) Βλ. το κεφάλαιο «η χρηματοδότηση σε αριθμούς»
([8]) Βλ. το κεφάλαιο «η χρηματοδότηση σε αριθμούς»
([9]) Βλ. το κεφάλαιο «η χρηματοδότηση σε αριθμούς»

2.2. **Δραστηριότητες της ABX**

(29) Εκτός των δραστηριοτήτων της ABX οι οποίες παρουσιάζονται συνοπτικά ανωτέρω και περιγράφονται αναλυτικά στην κίνηση της διαδικασίας, οι βελγικές αρχές διευκρινίζουν ότι η στρατηγική και εμπορική θέση που κατέχει η ABX LOGISTICS Worldwide είναι σαφώς εκείνη ενός «οργανωτή» ή «πράκτορα μεταφορών».

(30) Υπό την ιδιότητα αυτή, η ABX αναπτύσσει δραστηριότητες υλικοτεχνικής υποστήριξης μεταφορών. Σύμφωνα με μελέτη που η Επιτροπή ανέθεσε σε εμπειρογνώμονα (εφεξής «Jacobs») ([10]), γενικά, η υλικοτεχνική υποστήριξη συνίσταται στη «*διαχείριση του τρόπου και του χρόνου μεταφοράς πόρων στο σημείο στο οποίο είναι αναγκαίοι*». Σύμφωνα με την μελέτη, στην περίπτωση της ABX πρόκειται για τη βελτιστοποίηση της συνεχούς ροής υλικού μέσα από ένα δίκτυο μεταφορών με διασυνδέσεις και κομβικά σημεία αποθήκευσης.

(31) Οι βελγικές αρχές προσθέτουν ότι οι «μεταφορείς» κατά κανόνα δεν διαθέτουν δικά τους μεταφορικά μέσα (φορτηγά, πλοία, αεροσκάφη κλπ) αλλά προσφεύγουν σε επιχειρήσεις μεταφορών, όπερ επιβεβαιώνει η Jacobs.

(32) Στην προκειμένη περίπτωση, πλην ορισμένων εξαιρέσεων κυρίως στις Κάτω Χώρες, η μεταφορική ικανότητα του ομίλου ABX προέρχεται σχεδόν εξολοκλήρου από υπεργολαβίες. Ο αριθμός των ιδιόκτητων φορτηγών στις Κάτω Χώρες μειώνεται σταθερά από το 2001 και στόχος είναι να μηδενιστεί. Η ABX LOGISTICS των Κάτω Χωρών είχε 240 ιδιόκτητα φορτηγά το 2001, 166 το 2002, 138 το 2003 και 110 το 2004.

(33) Όσον αφορά τις εγχώριες και διεθνείς οδικές μεταφορές, η ABX LOGISTICS αναθέτει υπεργολαβικά την μεταφορά καθεαυτή σε ανεξάρτητους οδικούς μεταφορείς. Όσον αφορά τις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές, η ABX LOGISTICS ενεργεί ως «πράκτορας» αγοράζοντας από εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών (shipping lines) ή αεροπορικών μεταφορών (airlines) την απαιτούμενη μεταφορική ικανότητα για λογαριασμό των πελατών της.

(34) Ο παρακάτω πίνακας επιβεβαιώνει σαφώς τη στρατηγική αυτή τοποθέτησή της: μόνον το 3 % των φορτηγών που χρησιμοποιεί η ABX LOGISTICS έχουν αγορασθεί ή μισθωθεί από τις εταιρείες του ομίλου ([11]).

(35) «Μεταφορική ικανότητα» της ABX LOGISTICS

	Ιδιόκτητη (ή μισθωμένη)	Σε εξωτερική ανάθεση
Μεταφορική ικανότητα σε φορτηγά	3 %	97 %
Μεταφορική ικανότητα σε αεροπλάνα	0	100 %
Μεταφορική ικανότητα σε πλοία	0	100 %

(36) *Θέση της ABX στα διάφορα τμήματα της αγοράς:* Κατά τις βελγικές αρχές, το 2003 το 49 % των δραστηριοτήτων της ABX αφορούσε τις οδικές μεταφορές, το 42 % τις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές και το 8 % την αγορά της υλικοτεχνικής υποστήριξης συμβολαίων, που άπτεται της αποθήκευσης εμπορευμάτων.

(37) Λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο δραστηριοποίησής της στη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες και τη Γαλλία, η ABX δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των 5 σημαντικότερων επιχειρήσεων στις επί μέρους εθνικές αγορές (οδικές, αεροπορικές, θαλάσσιες, υλικοτεχνική υποστήριξη συμβολαίων), πράγμα το οποίο επιβεβαιώνει η έκθεση Jacobs.

(38) *Δυναμικό ανάπτυξης των υπόψη αγορών — γενική εικόνα:* σύμφωνα με τις βελγικές αρχές και την Jacobs, παρά τις πρόσφατες δυσχέρειες που οφείλονταν κυρίως στα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, η ζήτηση υπηρεσιών υλικοτεχνικής υποστήριξης συνεχίζει να αυξάνεται. Κατά την Jacobs αυτό οφείλεται στην αύξηση του πληθυσμού της Ευρώπης, στην αυξανόμενη προτίμηση των καταναλωτών για μεγαλύτερη ποικιλία προϊόντων, στην αύξηση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών και στην αυξανόμενη ανάθεση από τους παραγωγούς των υπηρεσιών υλικοτεχνικής υποστήριξης σε ειδικούς.

(39) *Δυναμικό ανάπτυξης στη Γερμανία:* Σύμφωνα με την Jacobs η γερμανική αγορά υλικοτεχνικής υποστήριξης έχει μεγάλο δυναμικό ανάπτυξης. Η ανάπτυξη της υπεργολαβικής ανάθεσης υπηρεσιών υλικοτεχνικής υποστήριξης στη γερμανική αγορά κατά την τελευταία οκταετία δείχνει ότι τόσο η προσφορά όσο και η ζήτηση μπορούν να αυξηθούν κατά 15 έως 20 % ετησίως τα επόμενα έτη.

(40) *Δυναμικό ανάπτυξης αεροπορικών μεταφορών:* Αμφότερες, η Airbus και η Boeing, προβλέπουν διπλασιασμό του αριθμού των μεταφορικών αεροσκαφών εντός των επόμενων 15 έως 20 ετών, εξαιτίας της αύξησης των αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών που θα υπερβούν τις μεταφορές επιβατών. Η Airbus προβλέπει τριπλασιασμό των εμπορευματικών μεταφορών με μέση ετήσια αύξηση 5,7 % και η Boeing ετήσιο ρυθμό 6,4 % έως το 2021. Τα μεγάλα αυτά περιθώρια αύξησης θα εξασφαλίσουν ανάλογα περιθώρια ανάπτυξης για τους μεταφορείς και τους φορείς παροχής υλικοτεχνικών υπηρεσιών.

(41) *Δυναμικό ανάπτυξης των οδικών μεταφορών:* Ο εμπειρογνώμονας αναφέρει ότι, για το σύνολο της Ευρώπης, οι οδικές μεταφορές αποτελούν κλάδο η είσοδος στον οποίο είναι σχετικά εύκολη και ο οποίος παρουσιάζει μονίμως διαρθρωτική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα ([12]), πράγμα το οποίο επιβεβαιώθηκε την τελευταία πενταετία-επταετία κατά την οποία οι τιμές μειώθηκαν κατακόρυφα. Ωστόσο, η πλεονασματική αυτή ικανότητα αφορά τις εταιρείες που πραγματοποιούν τις μεταφορές αυτές, όπερ δεν συμβαίνει στην περίπτωση της ABX η οποία ασχολείται με την «οργάνωση» των μεταφορών και όχι με την εκτέλεσή τους. Σύμφωνα με την Jacobs, η αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών παρουσιάζει τάση έντονης ανάπτυξης. Μια τέτοια εξέλιξη της αγοράς πρέπει να εξασφαλίσει ανάλογα περιθώρια ανάπτυξης για τους μεταφορείς και τους φορείς παροχής υλικοτεχνικών υπηρεσιών.

([10]) «Jacobs Consultancy» : Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, (Δυναμικό των αγορών των ABX Logistics και Sernam), τελική έκθεση, Μάιος 2004.

([11]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 24.2.2005, σ. 13.

([12]) Μολονότι φαίνεται ότι η πρόσφατη διεύρυνση έχει απαλύνει την κατάσταση. Ωστόσο, το γεγονός ότι αρκετές μεταφορικές επιχειρήσεις φαίνεται να αναθέτουν υπεργολαβικά την οδική δρομολόγηση εμπορευμάτων σε λιγότερο ακριβούς μεταφορείς προερχόμενους από τα νέα κράτη μέλη θα πρέπει να αυξήση την ανταγωνιστική πίεση επί των τιμών στην αγορά των οδικών μεταφορών.

(42) *Δυναμικό ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών:* Σύμφωνα με την Jacobs, η μέση ανάπτυξη του τομέα της δρομολόγησης εμπορευμάτων (freight forwarding) δια θαλάσσης μεταξύ 1998 και 2002 ήταν 7 %. Η μελλοντική εξέλιξη της ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών δια θαλάσσης θα εξαρτηθεί από τις γενικότερες εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο.

2.3. **Σύσταση του δικτύου ABX**

2.3.1. *Απόκτηση των εταιρειών του δικτύου ABX από την SNCB*

(43) Μολονότι οι ενέργειες απόκτησης του δικτύου της ABX από την SNCB, που εκ φύσεως δεν προσφέρουν οφέλη στην ABX, δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή υπενθυμίζει κατωτέρω, μέσα στο γενικότερο πλαίσιο της υπόθεσης τα κυριότερα στάδια, όπως τα παρουσίασαν οι βελγικές αρχές.

(44) Οι βελγικές αρχές διευκρίνισαν ότι η αγορά των διαφόρων επιχειρήσεων του ομίλου ABX LOGISTICS αποφασίσθηκε από την SNCB βάσει επιχειρηματικών σχεδίων που παρείχαν ενδείξεις, την εποχή της επένδυσης, για προοπτικές ταχείας επανόδου στην κερδοφορία. Για τις Thyssen Haniel Logistik («THL»)/Bahntrans, Dubois και Saima Avandero (που μετατράπηκαν σε ABX Γερμανίας, Γαλλίας και Ιταλίας), οι όροι εξαγοράς παρουσιάζονται συνοπτικά κατωτέρω.

(45) *Απόκτηση της THL/Bahntrans (μετέπειτα ABX Γερμανίας) :* Σύμφωνα με τις πληροφορίες των βελγικών αρχών και συγκεκριμένα του Οκτωβρίου 2000, η τιμή αγοράς ολόκληρου του ομίλου THL ανήλθε σε [...] (*) εκατ. γερμ. μάρκα (DEM) (όμιλος Thyssen) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). Η αξία των δραστηριοτήτων του ομίλου αυτού είχε εκτιμηθεί σε [ποσό ανώτερο της προαναφερθείσας τιμής αγοράς ύψους (**)*)] εκατ. DEM από την Coopers & Lybrand (εκ των οποίων [...] εκατ. DEM για τις δραστηριότητες ομαδοποίησης) και σε [...] εκατ. DEM λαμβάνοντας υπόψη τις δαπάνες του χαρτοφυλακίου αυτού. Κατά την απόκτηση της εταιρείας αυτής η SNCB ανέλαβε τις δεσμεύσεις των προηγούμενων μετόχων της κυρίως όσον αφορά μια προϋπάρχουσα εγγύηση για ένα κτίριο στο Μόναχο. Η αρνητική τιμή των [...] εκατ. ευρώ ([...] εκατ. DEM) για την εξαγορά της Bahntrans καταβλήθηκε από τους προηγούμενους μετόχους της Bahntrans, την Thyssen Handelsunion AG και την Deutsche Bahn AG, την 1η Οκτωβρίου 1998.

(46) Η ABX-D υπήρξε ζημιογόνος από την εξαγορά της και μετά. Οι ζημίες της επιδείνωσαν κατά πολύ την οικονομική διάρθρωση της επιχείρησης της οποίας τα ίδια κεφάλαια κατέστησαν αρνητικά από το οικονομικό έτος 1999 και μετά. Η κατάσταση αυτή διήρκεσε έως το 2005 και ανάγκασε την SNCB να εκδώσει επιστολή υποστήριξης ως μητρική επιχείρηση σε σχέση με τον κίνδυνο που σήμαινε η κατάσταση αρνητικών ιδίων κεφαλαίων.

(47) *Απόκτηση της Dubois (μετέπειτα σημαντικό μέρος της ABX Γαλλίας) :* Οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι για την περίοδο 1998 -2002, το IRR («*Internal Rate of Return*» - αναμενόμενο ποσοστό απόδοσης) που είχε υπόψη της η SNCB ήταν 12,7 % για WACC («*Weighted Average Cost of Capital*» — μέσο σταθμικό κόστος κεφαλαίου) 9,5 % και NPV («*Net Present Value*» — καθαρή παρούσα αξία) ύψους 9,7 εκατ. ευρώ, πράγμα που οδηγούσε στο συμπέρασμα μιας εύλογης απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου.

(48) *Απόκτηση του Gruppo Saima Avandero (μετέπειτα ABX Ιταλίας) :* Οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι για την περίοδο 1998-2008, το IRR που είχε υπόψη της η SNCB ήταν 13,0 % για WACC 9,0 % και NPV ύψους 51,8 εκατ. ευρώ, πράγμα που οδηγούσε στο συμπέρασμα μιας εύλογης απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου

(49) Εκτός αυτού, η Επιτροπή είχε θίξει το ενδεχόμενο της χρησιμοποίησης έμμεσων επιδοτήσεων εκ μέρους της SNCB για τη χρηματοδότηση των επενδύσεών της στην ABX και οι βελγικές αρχές διαβίβασαν τις εξής διευκρινίσεις:

(α) Οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι «*για το σύνολο της περιόδους 1998-2002, οι κρατικές παρεμβάσεις δεν επαρκούν για την κάλυψη των αποστολών δημόσιας υπηρεσίας [της SNCB]*» ([13]) . Υπενθυμίζουν ότι το 2001, το Ελεγκτικό Συνέδριο είχε ήδη υποδείξει ότι «*όσον αφορά τις επενδύσεις και την εκμετάλλευση, για το σύνολο της περιόδου, με εξαίρεση το οικονομικό έτος 1997, οι δαπάνες υπερβαίνουν σωρευτικά τα έσοδα, ούτως ώστε να μην υπάρχει καμμία ένδειξη μεταβίβασης υπολοίπου μεταξύ των δύο αποστολών δημόσιας υπηρεσίας και των υπολοίπων δραστηριοτήτων [της SNCB]*» ([14]) .

(β) Αναφέρουν επίσης ότι «οι δαπάνες εκμετάλλευσης και επενδύσεων της SNCB για τις δημόσιες υπηρεσίες τις οποίες παρέχει δεν καλύπτονται από τις κρατικές παρεμβάσεις με αποτέλεσμα η SNCB να καταφύγει σε δανεισμό για την κάλυψη του υπολοίπου των αναγκών της» ([15]). Αυτό ισχύει εξίσου και για τους πόρους της SNCB που χρησιμοποιήθηκαν για επενδύσεις στην ABX, που «*δεν χρηματοδοτήθηκαν με συγκεκριμένα δάνεια, (…) αλλά με γενικά μέσα ρευστών διαθεσίμων*» ([16]).

(50) Τέλος, οι βελγικές αρχές διευκρινίζουν ότι, μετά από τις αγορές αυτές η SNCB χορήγησε ορισμένες επιστολές στήριξης σε πιστωτές πολλών από τις θυγατρικές της ABX και κυρίως υπέρ των πιστωτών της ABX Γερμανίας και της ABX Ισπανίας. Οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι οι εν λόγω επιστολές αποτελούν μέρος των κανονικών σχέσεων μιας μητρικής επιχείρησης με τις θυγατρικές της, στο πλαίσιο της ελεύθερης οικονομίας.

(*) Εμπιστευτικά στοιχεία

(**) Το ακριβές ποσό αντικαταστάθηκε με το σύμβολο αυτό.

([13]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 23.12.2003, καταχωρηθείσα στις 29.12.2003 με αριθ. A/38604, καθώς και η καταχωρηθείσα στις 20.6.2003 επιστολή με αριθ. A/23465.

([14]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου 2001, σ. 221.

([15]) Επιστολή των βελγικών αρχών, καταχωρηθείσα στις 20.6.2003 με αριθ. A/23465.

([16]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 29.8.2003, καταχωρηθείσα στις 29.8.2003 με αριθ. GAB. Loyola de Palacio Entrada nº 2805, σ. 12.

2.3.2. *Οι επανεπενδύσεις εκ μέρους της SNCB το 2001*

(51) *Αύξηση του κεφαλαίου στη Γερμανία:* Στα τέλη του 2000 και του 2001 η SNCB προέβη σε αύξηση του κεφαλαίου της γερμανικής θυγατρικής της (πρώην Bahntrans), με την εισφορά 17,5 εκατ. ευρώ σε μετρητά και με την μετατροπή βραχυπρόθεσμων προκαταβολών της SNCB σε ίδια κεφάλαια, ύψους 55 εκατ. ευρώ. Η απόφαση αυτή λήφθηκε βάσει συστάσεων και αναλύσεων που πραγματοποιήθηκαν με τη βοήθεια της Boston Consulting Group («BCG»).

(52) Τα έγγραφα αυτά του BCG περιείχαν τα εξής επιχειρήματα και συστάσεις:

(α) Ο όμιλος ABX αντιπροσώπευε σημαντική ευκαιρία δημιουργίας πρόσθετης αξίας και στρατηγικό συμφέρον για την SNCB.

(β) Για την υλοποίηση του δυναμικού αυτού ήταν απαραίτητη μια επένδυση κεφαλαίου και η ενίσχυση της διεύθυνσης.

(γ) Η αυτοχρηματοδότηση της επένδυσης αυτής από την SNCB θεωρήθηκε, την εποχή εκείνη, ως η καλύτερη λύση.

(δ) Στο πλαίσιο της στρατηγικής της δημιουργίας πρόσθετης αξίας μέσω της ABX LOGISTICS, η εξυγίανση της Bahntrans αποτελούσε προτεραιότητα για την SNCB.

(ε) Συμπερασματικά, οι εμπειρογνώμονες της BCG ήταν της γνώμης ότι το πρόγραμμα εξυγίανσης έπρεπε να τεθεί σε εφαρμογή για τρεις λόγους:

— Σε περίπτωση επιτυχίας, η εξυγίανση θα επέτρεπε την συνέχιση της στρατηγικής ABX LOGISTICS *«η οποία παρέχει δυνατότητες δημιουργίας πρόσθετης αξίας μεγαλύτερης των 300 εκατ. ευρώ»*.

— Ακόμη και σε περίπτωση μερικής επιτυχίας, η εξυγίανση θα επέτρεπε την επίτευξη ανώτερης τιμής πώλησης της Bahntrans.

(53) Οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι το IRR της συνολικής επένδυσης ύψους 72,5 εκατ. ευρώ που θα ίσχυε κατά τον χρόνο της επένδυσης, είναι της τάξεως του 8 έως 10 % ανάλογα με τις προβλέψεις για τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης που γίνονται δεκτές. Η αναμενόμενη αυτή απόδοση συγκρίνεται με το κόστος του κεφαλαίου της SNCB κατά το χρονικό αυτό σημείο.

Υπολογισμός του αναμενόμενου ποσοστού απόδοσης (IRR) για τις επανεπενδύσεις της SNCB στην 2001 ABX Γερμανίας ύψους […] εκατ. ευρώ (αριθμ. στοιχεία σε εκατ. ευρώ)

Ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του EBIT	[…]						
Προεξοφλητικό επ ιτόκιο	[…]						Τελική αξία
Έτος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Συντελεστής π ροεξόφλησης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Τελική αξία
Κύκλος εργασιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης προ των φόρων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χρησιμοποίηση πλεονάσματος […] εκατ. ευρώ από την τιμή αγοράς	[…]						
Επένδυση ύψους […] εκατ ευρώ το 2001	[…]						
Διαθέσιμες ταμειακές ροές	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μέσο σταθμικό κόστος κεφαλαίου	9 %						
Συνολικές π ροεξοφλημένες ταμειακές ροές	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αναμενόμενο ποσοστό απόδοσης (IRR)	10,04 %						

(54) *Αύξηση του κεφαλαίου κατά 12,2 εκατ. ευρώ στις Κάτω Χώρες:* Το στρατηγικό σχέδιο για το «ολλανδικό πλατύσκαλο» (πρώην όμιλος Kersten Hunik που αγοράσθηκε τον Φεβρουάριο του 1999 και περιλαμβάνει συμμετοχές στην Ιρλανδία) συνίστατο στα εξής:

(α) Ενίσχυση των εγχώριων δραστηριοτήτων με την αγορά εταιρείας δραστηριοποιούμενης σε επίπεδο εθνικής διανομής στις Κάτω Χώρες· ο όγκος των δραστηριοτήτων της εταιρείας ήταν 2 000 αποστολές ημερησίως και η διοίκηση της SNCB εκτίμησε ότι για να υπάρξει αποδοτικότητα σε επίπεδο εθνικής διανομής απαιτούνταν 6 000 αποστολές.

(β) Συνέχιση της αναδιάρθρωσης της Kersten Hunik Holding (μετέπειτα ABX LOGISTICS Holding BV) που αγοράσθηκε το 1999.

(γ) Μεταπώληση των δραστηριοτήτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών («rederijen») Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV και Link Line Europa BV, που απέδωσε 1 εκατ. ευρώ σε μετρητά.

(δ) Στην πράξη, οι χρηματοδοτικές ανάγκες καλύφθηκαν ως εξής:

— 9,2 εκατ. ευρώ βραχυπρόθεσμων πιστώσεων εκ μέρους της SNCB μετατράπηκαν σε ίδια κεφάλαια τον Μάρτιο του 2001.

— Τον Σεπτέμβριο του 2001, η SNCB αύξησε το κεφάλαιο της ABX LOGISTICS Holding BV κατά 10 εκατ. ευρώ. Τα 10 εκατ. ευρώ προορίζονταν για τη χρηματοδότηση της αγοράς της Wegtransport BV από την ABX LOGISTICS Holding BV. Για τις μετοχές καταβλήθηκε το ποσό των [...] εκατ. ευρώ ενώ το υπόλοιπο, [...] εκατ. ευρώ, παρέμεινε διαθέσιμο για την κάλυψη τυχόν προσαρμογών της τιμής για λόγους δέουσας επιμέλειας.

— Συνολικά οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι το ύψος της χρηματοδότησης της ολλανδικής θυγατρικής από την SNCB (πέραν της απόκτησης της Wegtransport για το ποσό των [...] εκατ. ευρώ) ανερχόταν σε 9,2 εκατ. ευρώ τον Μάρτιο του 2001 + 3 εκατ. ευρώ τον Σεπτέμβριο του 2001, ήτοι συνολικά 12,2 εκατ. ευρώ.

— Κατά την άποψή τους, η εν λόγω αναδιάρθρωση του κεφαλαίου ήταν δικαιολογημένη με βάση τις προοπτικές ανάκτησης της αποδοτικότητας των ολλανδικών δραστηριοτήτων το 2002, όπως αντικατοπτρίζονται στην θετική εξέλιξη των αποτελεσμάτων που προβλεπόταν στα τέλη του 2000:

	2000A	Προϋπολογισμός 2001 (τέλη του 2000)	Προϋπολογισμός 2002 (τέλη του 2001) (*)
Κύκλος εργασιών	54,1	60,9	86,4
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) περιλαμβάνει τον κύκλο εργασιών σε σχέση με την απόκτηση της Wegtrans*port*

(55) Οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι η αναμενόμενη απόδοση της υπόψη επένδυσης βάσει των προβλέψεων ως προς τα αποτελέσματα, που ήταν διαθέσιμες την εποχή εκείνη είναι της τάξεως του 11 % για την επένδυση των 12,2 εκατ. ευρώ.

Υπολογισμός της αναμενόμενης απόδοσης (IRR) για την επανεπένδυση εκ μέρους της SNCB 12,2 εκατ. ευρώ στην ABX των Κάτω Χωρών (τα ποσά αφορούν εκατ. ευρώ)

Ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης EBIT	[...]						
Προεξοφλητικό επ ιτόκιο	[...]						Τελική αξία
Έτος	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Συντελεστής π ροεξόφλησης	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000A	Προϋπ/σμός 2001 καταρτισθείς στα τέλη του 2000	Προϋπ/σμός 2002 καταρτισθείς στα τέλη του2001 (*)	Πρόγραμμα 2003 (**)	Πρόγραμμα 2004 (**)	Πρόγραμμα 2005 (**)	Τελική αξία
Κύκλος εργασιών	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης προ των φόρων	[...]	[...]	...]	...]	[...]	[...]	
Εισφορά κεφαλαίων ύψους 12,2 εκατ. ευρώ το 2001	[...]						
Διαθέσιμες ταμειακές ροές	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Μέσο σταθμικό κόστος κεφαλαίου	9 %						
Σύνολο προεξοφλημένων ταμειακών ροών	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Αναμενόμενο ποσοστό απόδοσης (IRR)	11,3 %						

(*) Περιλαμβάνει τον κύκλο εργασιών στο πλαίσιο της απόκτησης της Wegtransport

(**) Δεν διατίθενται ιστορικά δεδομένα. Επανεκτίμηση ex-post πραγματοποιηθείσα βάσει (1) της επίτευξης μικτού περιθωρίου κέρδους [...] % το 2003 και (2) ετήσιου ρυθμού αντάπτυξης [...] % επί του κύκλου εργασιών και των αποτελεσμάτων, από το 2004 και μετά.

(56) *Αύξηση του κεφαλαίου κατά 30 εκατ. ευρώ στη Γαλλία:* Τον Δεκέμβριο του 2001, η SNCB προέβη σε αύξηση του κεφαλαίου της γαλλικής εταιρείας που αγοράσθηκε το 1999-2000 προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκκίνηση τιτλοποίησης χρεών για την απόκτηση πιστωτικού ορίου ύψους 70 εκατ. ευρώ. Η εν λόγω αύξηση του κεφαλαίου επιβλήθηκε από την Société Générale, που χορηγούσε πίστωση στην ABX LOGISTICS (France) SA ως απαραίτητη προϋπόθεση για την τιτλοποίηση του χαρτοφυλακίου εμπορικών οφειλών της ABX LOGISTICS (France) SA.

(57) Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, οι οικονομικές προβλέψεις της d'ABX LOGISTICS (France) SA την εποχή εκείνη έδειχναν ότι υπήρχε προοπτική ανάκτησης της αποδοτικότητας στο πλαίσιο ενός προγράμματος εξυγίανσης. Το πρόγραμμα αυτό προέβλεπε, μετά από μια σειρά μέτρων βελτίωσης της λειτουργίας (πληροφορική, αναθεώρηση της διαδικασίας διανομής, παύση και εκχώρηση δραστηριοτήτων, εναρμόνιση των συνθηκών χρήσης/απασχόλησης, ολοκλήρωση δραστηριοτήτων), βελτίωση του αποτελέσματος εκμετάλλευσης (EBIT) από - 19,6 εκατ. ευρώ το 2001 σε 4,6 εκατ. ευρώ το 2003.

Προβλεπόμενη εξέλιξη των αποτελεσμάτων της ABX Logistics France (Σεπτέμβριος 2001)

	2000 πραγματικά αποτελέσματα	2001 Προϋπολογισμός	2002 Προβλέψεις	2003 Προβλέψεις
Κύκλος εργασιών	516,0	631,0	626,0	664,0
Αποτελέσματα εκμετάλλευσης (EBT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Καθαρά αποτελέσματα	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Πηγή: Πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, σελίδα 43, ισοτιμία μετατροπής 1 EUR = 6,55957 FRF

(58) Η SNCB είχε εκτιμήσει ότι η τιτλοποίηση θα επέτρεπε την υποκατάσταση των βραχυπρόθεσμων χρηματοδοτήσεων που παρείχε η ίδια, με εξωτερική χρηματοδότηση. Βραχυπρόθεσμα, ένα μεγάλο μέρος του πλεονάσματος ρευστών διαθεσίμων από την τιτλοποίηση μπορούσε να διοχετευθεί στα αμοιβαιοποιημένα ρευστά διαθέσιμα του ομίλου ABX, παρέχοντας έτσι στις συμμετέχουσες εταιρείες τη δυνατότητα να εξοφλήσουν εν μέρει τα ποσά που έχουν δανειστεί από την SNCB.

(59) Οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι οι προβλέψεις της εποχής εκείνης ως προς τα αποτελέσματα χρήσης οδηγούσαν σε IRR 14 % για την υπόψη επένδυση των 30 εκατ. ευρώ.

Υπολογισμός της αναμενόμενης απόδοσης (IRR) για την επανεπένδυση εκ μέρους της SNCB 30 εκατ. ευρώ στην ABX Γαλλίας (τα ποσά αφορούν εκατ. ευρώ)

Ετήσιος ρυθμός αύξησης του EBIT	[…]						
Προεξοφλητικό επιτόκιο	[…]						Τελική αξία
Έτος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Συντελεστής προεξόφλησης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	2000 πραγματικά αποτελέσματα	2001 Προϋπολογισμός	2002 Προβλέψεις	2003 Προβλέψεις	Πρόγραμμα 2004 (*)	Πρόγραμμα 2005 (*)	Τελική αξία
Κύκλος εργασιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Καθαρά αποτελέσματα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εισφορά κεφαλαίου ύψους 30 εκατ. ευρώ το 2001	[…]						
Διαθέσιμες ταμειακές ροές	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μέσο σταθμικό κόστος κεφαλαίου	9 %						
Συνολικές προεξοφλημένες ταμειακές ροές	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αναμενόμενο ποσοστό απόδοσης (IRR)	14,0 %						

(*) Μη διαθέσιμα ιστορικά δεδομένα. Επανεκτίμηση ex-post με βάση (1) την επίτευξη μικτού περιθωρίου κέρδους [...] % το 2004 και [...] % το 2005 και (2) ετήσιο ποσοστό αύξησης του κύκλου εργασιών και των αποτελεσμάτων [...] % από το 2004 και μετά.

(**) ** [...] % βάσει του αποτελέσματος εκμετάλλευσης προ του φόρου (EBT)

2.3.3. *Παράλληλες συνεισφορές της SNCB στην ABX*

(60) Οι βελγικές αρχές διευκρίνισαν ότι κατά την αγορά των επιχειρήσεων στην Ιρλανδία, στην Πορτογαλία και των δραστηριοτήτων αέρος και θαλάσσης (Air&Sea) στο Βέλγιο, η SNCB ανέλαβε εξ ολοκλήρου ή εν μέρει τα χρέη των επιχειρήσεων αυτών τα οποία στη συνέχεια μετέτρεψε σε κεφάλαιο. Κατά την άποψή τους, σκοπός της μετατροπής τους σε κεφάλαιο, την οποία αποκαλούν «παράλληλες συνεισφορές» ήταν:

(α) είτε να καταστεί δυνατή η συγχώνευση ορισμένων επιχειρήσεων και να επιτευχθεί ο στόχος της νομικής απλούστευσης του ομίλου (Ιρλανδία, Πορτογαλία),

(β) είτε να καταστεί δυνατή η διατήρηση των αδειών μεταφορέα (Ιρλανδία),

(γ) είτε να επιτραπεί στις επιχειρήσεις να συνεχίσουν τις δραστηριότητες αέρος και θαλάσσης με ένα ελάχιστο επίπεδο ιδίων κεφαλαίων προκειμένου να αποκτήσουν εξωτερική χρηματοδότηση (Air&Sea Belgique).

(61) Σύμφωνα με τα λεγόμενα του Βελγίου, η ανασύσταση των ιδίων κεφαλαίων και η ταχεία επάνοδος στην αποδοτικότητα ήταν εξασφαλισμένες λόγω: (1) της σχέσης των ζημιών προς τον κύκλο εργασιών, (2) του απόλυτου ποσό των μετατροπών, και (3) των οικονομικών προβλέψεων (προϋπολογισμός 2003) της διοίκησης του ομίλου στα τέλη του 2002 που έδειχναν αποκατάσταση της αποδοτικότητας προς τα τέλη του 2003. Οι θυγατρικές αυτές δεν έπρεπε να θεωρηθούν ως «προβληματικές επιχειρήσεις» και, ως εκ τούτου, η κατάστασή τους δεν συγκρίνεται με τις τρεις προβληματικές οντότητες που αναφέρονται στο αρχικό πρόγραμμα αναδιάρθρωσης. Κατά τις βελγικές αρχές, η συγκυριακή και έκτακτη παρέμβαση της SNCB υπέρ των θυγατρικών της αποτελεί συνήθη πράξη χρηματοδότησης ορισμένων θυγατρικών από τη μητρική επιχείρηση και, ως εκ τούτου είναι απολύτως συμβιβάσιμη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που δρά στην ελεύθερη αγορά.

(62) Ο προϋπολογισμός του 2003 για τις τρεις υπόψη επιχειρήσεις, ο οποίος καταρτίσθηκε στα τέλη του 2002, έδειχνε ότι υπήρχε προοπτική επανόδου σε κατάσταση ισορροπίας ή οιονεί ισορροπίας (ζημίες κατώτερες του 1 εκατ. ευρώ) εντός 12μήνου από την έναρξη εφαρμογής του προγράμματος.

	Καθαρά αποτελέσματα το 2002	Προϋπολογισθέντα καθαρά αποτελέσματα για το 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

(*) Προϋπολογισμός που κατήρτισε η διοίκηση τον Σεπτέμβριο του 2002

Βασικά οικονομικά μεγέθη του 2002 για τις επιχειρήσεις στην Ιρλανδία, την Πορτογαλία και Air&Sea Βελγίου
Εκατ. ευρώ

				(1)	(2)	
	Κύκλος εργασιών (πραγματικός) 2002	Αποτελέσματα εκμετάλλευσης (EBIT) 2002 (πραγματικά)	Καθαρά αποτελέσματα 2002 (πραγματικά)	Καθαρές ζημίες το 2002 ως % του κύκλου εργασιών	Απόλυτο ποσό των μετατροπών	
					Βάσει αρχικού σχεδίου (*)	Πραγματοποιηθείσες
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*

(*) Μετατροπές σε κεφάλαιο ύψους 91,6 εκατ. ευρώ + διάθεση συμπληρωματικών κεφαλαίων ύψους 140 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων περιθώριο ασφαλείας ύψους 21 εκατ. ευρώ για την θυγατρική

(63) Οι βελγικές αρχές διαβίβασαν τους υπολογισμούς του αναμενόμενου ποσοστού απόδοσης (IRR) για κάθε μία από τις πράξεις. Οι υπολογισμοί αυτοί, οι οποίοι δεν αναπτύσσονται πλήρως εδώ, εφαρμόζουν μεθοδολογία συγκρίσιμη με εκείνη των υπολογισμών για τις επανεπενδύσεις του 2001. Σε κάθε περίπτωση, δείχνουν IRR μεταξύ 9,6 και 12,7 %.

(64) Η SNCB επένδυσε, επίσης, 3,8 εκατ. ευρώ στην ABX Singapour. Κατά τις βελγικές αρχές, οι παρεμβάσεις υπέρ της ABX Singapour ουδόλως εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 της συνθήκης. Παρά ταύτα, διαβίβασαν στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματός της, εκτίμηση του αναμενόμενου ποσοστού απόδοσης ανερχόμενη σε 10,9 % για την εν λόγω επένδυση.

(65) Η SNCB χορήγησε, εκτός αυτού, εγγύηση ύψους 3 εκατ. ευρώ το 2000 για την κατασκευή κτιρίου στην Σιγκαπούρη. Οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι ούτε η ενέργεια αυτή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της συνθήκης. Διευκρίνισαν ότι η εγγυημένη οφειλή καλύπτεται κατά προτεραιότητα από την αξία του κτιρίου, το οποίο θεωρείται ότι βρίσκεται σε καλή θέση, σε μια αγορά δυναμική και σε πλήρη ανάπτυξη. Το εν λόγω κτίριο πωλήθηκε το 2005.

2.4. **Η επιρροή του κράτους στις αποφάσεις της SNCB για την ABX**

(66) Συμπληρώνοντας τα στοιχεία που αναφέρονται στην κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή συνοψίζει κατωτέρω ορισμένες πτυχές σχετικά με την SNCB και την δυνητική επιρροή του κράτους στις αποφάσεις της.

2.4.1. *Το διοικητικό συμβούλιο και οι δραστηριότητες της SNCB*

(67) Η SNCB αποτελεί αυτόνομη επιχείρηση δημοσίου δικαίου. Ως τέτοια η SNCB δεν υπόκειται στις διατάξεις του νόμου περί πτωχεύσεως δυνάμει του νόμου της 21ης Μαρτίου 1991 ([17]) για τη μεταρρύθμιση ορισμένων δημοσίων επιχειρήσεων εμπορικού χαρακτήρα. Κοινωνικός της σκοπός είναι η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, αλλά δύναται να αναπτύξει κάθε είδους εμπορικές δραστηριότητες συνδεόμενες άμεσα ή έμμεσα με τον εν λόγω κοινωνικό σκοπό. Διοικείται από το διοικητικό συμβούλιο (ΔΣ), την διευθυντική επιτροπή (ΔΕ) και τον διευθύνοντα σύμβουλο. Το ΔΣ απαρτίζεται από δέκα μέλη περιλαμβανομένου του διευθύνοντος συμβούλου. Τα μέλη του ΔΣ ([18]) διορίζονται από τον Βασιλέα και επιλέγονται σε συνάρτηση με την συμπληρωματικότητα των αρμοδιοτήτων τους ([19]).

(68) Δεδομένου ότι η SNCB είναι ελεύθερη να αναπτύξει κάθε δραστηριότητα συμβιβάσιμη με τον κοινωνικό της σκοπό, ο Βέλγος νομοθέτης θέσπισε ορισμένους μηχανισμούς με τους οποίους ελέγχεται αν μια αυτόνομη δημόσια επιχείρηση παραβαίνει τον νόμο, το καταστατικό της ή τη διαχειριστική σύμβαση που έχει συνάψει. Ο βασικός μηχανισμός είναι η συμμετοχή στα διαχειριστικά όργανα της επιχείρησης και, συγκεκριμένα, στο διοικητικό συμβούλιο και τη διευθυντική επιτροπή, κυβερνητικός επίτροπος ο οποίος μεριμνά για την τήρηση του νόμου, του καταστατικού της SNCB και της διαχειριστικής σύμβασης.

2.4.2. *Συμπεράσματα του Ελεγκτικού Συνεδρίου*

(69) Το Ελεγκτικό Συνέδριο του Βελγίου (Court des Comptes) εξέδωσε τον Μάιο του 2001 έκθεση ([20]) για την SNCB που παρέχει πολλές διευκρινίσεις όσον αφορά το θέμα της επιρροής του κράτους στις αποφάσεις της επιχείρησης σχετικά με τις εμπορικές της δραστηριότητες. Η εν λόγω έκθεση αναφέρει, αφενός, ότι ο κοινωνικός σκοπός της *S.N.C.B.* ορίζεται ως εξής: «*Σκοπός της εταιρείας είναι η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων δια σιδηροδρόμου. Η εταιρεία δύναται, είτε εξ ιδίων, είτε μέσω της συμμετοχής της σε υφιστάμενους ή νέους βελγικούς, αλλοδαπούς ή διεθνείς οργανισμούς, να αναπτύσσει κάθε είδους εμπορικές, βιομηχανικές ή χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες οι οποίες σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα, εν μέρει ή εξ ολοκλήρου, με τον κοινωνικό της σκοπό ή δύνανται να διευκολύνουν ή να ευνοήσουν την επίτευξη ή την ανάπτυξή του (...).*»

Το αρχικό κείμενο του νόμου της 23ης Ιουλίου 1926 περί ιδρύσεως της S.N.C.B. δεν προσδιόριζε τον κοινωνικό σκοπό της. Ο νόμος της 1ης Αυγούστου 1960 (για την τροποποίηση του προαναφερθέντος νόμου) ενσωμάτωσε τον κοινωνικό σκοπό της επιχείρησης στο κείμενο νόμου, με βάση το εξής σκεπτικό: «Το υποβαλλόμενο σχέδιο νόμου προσδιορίζει τον κοινωνικό σκοπό της S.N.C.B. και ορίζει ότι η εταιρεία δικαιούται να ασκήσει κάθε δραστηριότητα, συναφή προς την εκμετάλλευση του δικτύου, ιδίως την εκμετάλλευση των εστιατορίων, κυλικείων, κλπ....., την κατασκευή του υλικού που χρησιμοποιεί η ίδια, την οργάνωση όλων των οδικών μεταφορών που διευκολύνουν την δρομολόγηση εμπορευμάτων (…).

Ο κοινωνικός σκοπός της SNCB είναι, ως εκ τούτου, ευρύτατος. Ο ορισμός αυτός δεν περιλαμβάνει, εξ άλλου, κανέναν περιορισμό γεωγραφικής φύσεως (…) Ο κοινωνικός αυτός σκοπός δύναται να ερμηνευθεί κατά τρόπον ώστε να δικαιολογεί κάθε είδους εμπορική ή χρηματοπιστωτική δραστηριότητα.»

(70) Αφετέρου, όσον αφορά τις δαπάνες της SNCB υπέρ της ABX, το Ελεγκτικό Συνέδριο περιγράφει το πρίσμα υπό το οποίο καταρτίσθηκαν ορισμένα μέρη της έκθεσης: «*Λαμβάνοντας υπόψη την αυτονομία της S.N.C.B., το επίπεδο κινδύνου και τα συμφέροντα, αποδόθηκε ιδιαίτερη σημασία στις αποφάσεις εξαγοράς επιχειρήσεων στο πλαίσιο της ανάπτυξης του δικτύου ABX. Η ανάλυση αυτή αποβλέπει στη διευκρίνιση των όρων υπό τους οποίους λήφθηκαν και εφαρμόσθηκαν οι εν λόγω αποφάσεις, προκειμένου να τονισθούν οι δυσχέρειες κατά την εφαρμογή των νομικών διατάξεων που επιτρέπουν στο κράτος να αποφύγει τον κίνδυνο αδυναμίας της επιχείρησης να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες υπέχει* ([21])».

(71) Στο πλαίσιο αυτό, το Ελεγκτικό Συνέδριο καταλήγει στα εξής συμπεράσματα:

(α) «*είναι προφανές ότι η εξέλιξη της στρατηγικής για την ανάπτυξη του δικτύου ABX αποτελεί πρωτοβουλία της διοίκησης [της SNCB]*» ([22]) .

([17]) Ιδίως τα άρθρα 2, 3, 8, 12 και 41 του νόμου αυτού.

([18]) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβίβασε το Βέλγιο, η ιδιότητα του μέλους του διοικητικού συμβουλίου είναι ασυμβίβαστη με την εντολή ή τα καθήκοντα του μέλους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του μέλους των νομοθετικών σωμάτων, του υπουργού, του μέλους του συμβουλίου ή της κυβέρνησης μιας κοινότητας ή περιφέρειας, του κυβερνήτη μιας επαρχίας, του μέλους της μόνιμης αντιπροσωπείας ενός επαρχιακού συμβουλίου και του μέλους του προσωπικού της SNCB.

([19]) Σύμφωνα με το Ελεγκτικό Συνέδριο (σ. 46): Όσον αφορά την ανάκληση των διοικητικών στελεχών, απαιτείται σήμερα σχετική γνώμη του διοικητικού συμβουλίου υποστηριζόμενη από τα δύο τρίτα των ψήφων.

([20]) Court des Comptes: Le bon emploi des deniers publics par la S.N.C. B. ; Audit effectuι en exicution de la rιsolution de la Chambre des reprιsentants du 11 mai 2000; Βρυξέλλες, Μάϊος 2001

([21]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 142.

([22]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 151.

(β) *«ότι η δημόσια επιχείρηση [SNCB] διαθέτει μεγάλο βαθμό αυτονομίας όσον αφορά τις μη σιδηροδρομικές της επενδύσεις καθώς και τις συμμετοχές της σε εμπορικές δραστηριότητες»* ([23]) .

(γ) *«οι αποφάσεις της SNCB για αυτές τις [εμπορικές] δραστηριότητες δεν υπόκεινται σε περιορισμούς παρά μόνον σε σχέση με τον κοινωνικό της σκοπό και τις διατάξεις του νόμου της 21ης Μαρτίου 1991 σκοπός των οποίων είναι να μην υπάρξουν προσκόμματα στην εκτέλεση των καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας»* ([24]) .

(δ) *«οι επενδύσεις σε εμπορικές μη σιδηροδρομικές δραστηριότητες δεν απαιτούν (…) προηγούμενη έγκριση με αποτέλεσμα ο έλεγχος του κράτους να συνίσταται αποκλειστικά στην παρέμβαση του κυβερνητικού επιτρόπου»* ([25]) .

(ε) *«το ισχύον νομικό πλαίσιο, που παρέχει στον κυβερνητικό επίτροπο δικαίωμα προσφυγής και στον υπουργό δικαίωμα ακύρωσης όσον αφορά τις αποφάσεις που θέτουν σε κίνδυνο την εκτέλεση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες υπέχει [η SNCB], δεν παρέχει επαρκή εγγύηση για την εκπλήρωση του στόχου της μονιμότητας των υποχρεώσεων αυτών»* ([26]) .

(72) Σε αυτό το πλαίσιο συνειδητοποίησης του κινδύνου που επαπειλεί τις δραστηριότητες δημοσιας υπηρεσίας της SNCB και ανεπάρκειας των μέσων ελέγχου που διαθέτει το κράτος για τον περιορισμό του κινδύνου αυτού, εγγράφονται οι παρεμβάσεις του κυβερνητικού επιτρόπου και του αρμόδιου υπουργού που περιγράφονται στην έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Για παράδειγμα η παρέμβαση του κυβερνητικού επιτρόπου της 2ας Μαρτίου 2000 ([27]) είχε ως στόχο να επαληθευτεί αν η επένδυση στην ABX Ιταλίας , «*... αποτελεί πρόσκομμα για την εκτέλεση των καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας [της SNCB] ...*». Στις 28 Απριλίου 2000 ([28]), η υπουργός συγκοινωνιών και μεταφορών παρεμβαίνει προκειμένου να εκφράσει την επιθυμία «*οι στρατηγικές δραστηριότητες της επιχείρησης να εγγράφονται σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα να εξασφαλίζουν την μονιμότητα της βιωσιμότητάς της*». Στις 31 Μαΐου 2000 ([29]), η υπουργός συγκοινωνιών και μεταφορών διευκρίνισε «*… τους όρους άσκησης ελέγχου από το κράτος σε περίπτωση εξαγοράς ή συμμετοχής στο κεφάλαιο ...*», παρέμβαση που ακολούθησε εκείνην του κυβερνητικού επιτρόπου, στις 26 Μαΐου 2000 ([30]), με την οποία υπενθυμίζει «*... την απαίτηση του συμβιβάσιμου των εμπορικών δραστηριοτήτων με τον κοινωνικό σκοπό της S.N.C.B., καθώς και τα καθήκοντα που της έχει αναθέσει ο νόμος …*».

2.4.3. *Το υπουργικό συμβούλιο εμπλέκεται στην αναδιάρθρωση της ABX*

(73) Εκτός αυτού, η Επιτροπή, κατά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας αναφέρθηκε στα πρακτικά της συνεδρίασης του υπουργικού συμβουλίου [της βελγικής κυβέρνησης] της 22ας Φεβρουαρίου 2002 και στο σχετικό ανακοινωθέν Τύπου ([31]), απ' όπου προκύπτει σαφώς η τότε εμπλοκή της κυβέρνησης στη λήψη της απόφασης για την αναδιάρθρωση της ABX: «*Κατόπιν προτάσεως του Πρωθυπουργού, το Συμβούλιο υπουργών ενέκρινε σειρά μέτρων σχετικά με τις δραστηριότητες της ABX. Οι κάτωθι αποφάσεις λήφθηκαν βάσει των πληροφοριών και των στοιχείων που διαβίβασε η SNCB: σύσταση από την SNCB εταιρείας χαρτοφυλακίου η οποία θα αναλάβει το σύνολο των δραστηριοτήτων της ABX, (…).*»

2.4.4. *Χρηματοδοτική ικανότητα της SNCB μεταξύ 1998 και 2001*

(74) Η Επιτροπή διεπίστωσε ότι μεταξύ 1998 και 2001 η SNCB ήταν σε αρκετά καλή οικονομική κατάσταση ώστε να μπορεί να χρηματοδοτείται με δάνεια από την αγορά. Αυτό απορρέει ειδικότερα:

(α) από το γεγονός ότι το 1998 η διάρθρωση του ισολογισμού της SNCB ήταν υγιής με λόγο χρέους προς ίδια κεφάλαια 51 % το 1998, 54 % το 1999, 62 % το 2000 και 90 % το 2001 και θετικά ενοποιημένα αποτελέσματα ([32]) ·

(β) από την μελέτη της ανεξάρτητης εταιρείας συμβούλων «NERA», που αναφέρει ότι τα χρέη της SNCB διατηρήθηκαν την ίδια περίοδο κατά μέσο όρο σε βιώσιμο επίπεδο σε σχέση με άλλες συγκρίσιμες επιχειρήσεις του τομέα. Σύμφωνα με την NERA, το βιώσιμο αυτό επίπεδο αντιστοιχεί σε δείκτη χρέους/ίδια κεφάλαια 0,8/1 à 1,25/1 ([33]). Στην ίδια μελέτη, η NERA καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο δείκτης για την SNCB δεν υπερέβαινε τις τιμές αυτές μεταξύ 1997 και 2001 ([34]).

(75) Ωστόσο, από το 2002 και μετά, η οικονομική κατάσταση της SNCB επιδεινώθηκε. Τα χρηματοπιστωτικά της χρέη, όπως παρουσιάζονται στους ενοποιημένους λογαριασμούς αυξήθηκαν από 3,9 δισ. ευρώ το 2001 σε 5 δισ. ευρώ το 2002 και 6,2 δισ. ευρώ το 2003 για σύνολικά ενοποιημένα χρέη ύψους 8,6 δισ. ευρώ το 2001, 9,6 δισ. ευρώ το 2002 και 10,7 δισ. ευρώ το 2003, ενώ τα ίδια κεφαλαιά της μειώθηκαν από 4,9 δισ. ευρώ το 2001 σε 4,4 δισ. ευρώ το 2002 και σε 4,2 δισ. ευρώ το 2003. Λαμβάνοντας υπόψη μόνον τα χρηματοπιστωτικά της χρέη με ληκτότητα κατώτερη και ανώτερη του ενός έτους ([35]), ο δείκτης αυτός αυξάνεται από 80 % το 2001 και 114 % το 2002 σε 150 % το 2003, ενώ η SNCB παρουσίαζε στους ενοποιημένους λογαριασμούς της ζημίες για τα έτη εκείνα.

([23]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 142.
([24]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 141.
([25]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 154.
([26]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 154.
([27]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 152.
([28]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 150.
([29]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 153.
([30]) Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της 18ης Μαΐου, σ. 153.
([31]) Διαθέσιμο στην διεύθυνση διαδικτύου: «http://www.belgium.be/»
([32]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 29.8.2003, καταχωρηθείσα στις 29.8.2003 με αριθ. GAB. Loyola de Palacio Entrada nº 2805, σ. 4.
([33]) Έκθεση NERA, σ. 58.
([34]) Σύμφωνα με την NERA, (παράρτημα D.1. σ. 7), ο δείκτης χρέους/ίδια κεφάλαια εξελίχθηκε από 0,6 το 1997, το 1998 και το 1999, σε 0,8 το 2000 και σε 1,0 το 2001.
([35]) Για την περίοδο 1998 — 2001, η SNCB υπολόγισε τον προαναφερθέντα δείκτη περιλαμβάνοντας τα χρηματοπιστωτικά χρέη LT που έληγαν εντός του έτους, όπερ εξηγεί τη διαφορά μεταξύ 90 % και 80 % για το 2001 και τη διαφορά με τα επόμενα έτη.

3. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ABX

(76) Οι δραστηριότητες του ομίλου ABX συγκεντρώθηκαν σε μια εταιρεία χαρτοφυλακίου ονόματι ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (στο εξής «ABX-WW») ([36]). Επί πλέον, οι δραστηριότητες Air&Sea, που μέχρι τότε ανήκαν σε διαφορετικά εθνικά σχήματα της ABX, ομαδοποιούνται κατά μεγάλο μέρος στους κόλπους της ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV, έναν νεοσυσταθέντα υπο-όμιλο της ABX-WW που στο εξής αναφέρεται ως «ABX-Air&Sea» ([37]).

Η ομαδοποίηση εγγράφεται στο πλαίσιο μιας βαθιάς αναδιάρθρωσης του συνόλου των δραστηριοτήτων του ομίλου που ξεκίνησε το 2002. Η αναδιάρθρωση αυτή περιλαμβάνει τόσο επιχειρησιακά μέτρα (ενσωμάτωση διαφόρων οντοτήτων, δημιουργία κεντρικής υπηρεσίας, οργάνωση κέντρων κερδοφορίας, μείωση παραγωγικής ικανότητας και προσπάθειες βελτίωσης της παραγωγικότητας…) όσο και χρηματοδοτικά μέτρα για την αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής δομής και της βιωσιμότητας του ομίλου. Λαμβάνοντας υπόψη τα εν λόγω μέτρα, η SNCB συνήψε προσύμφωνο πώλησης με επενδυτή για τον όμιλο ABX-Worldwide, με την επιφύλαξη της αξιολόγησης της αναδιάρθρωσης από την Επιτροπή.

Οι κυριότερες συνιστώσες της αναδιάρθρωσης περιγράφονται κατωτέρω.

(77) Οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι, χάρη στην αναδιάρθρωση, η ABX-WW ανέκτησε την λειτουργική της αποδοτικότητα το 2004 (EBIT ύψους 11,6 εκατ. ευρώ) και ότι θα σημείωνε καθαρά κέρδη από το 2006 και μετά (καθαρά κέρδη 10,7 εκατ. ευρώ) ([38]).

3.1. Ενοποίηση και αναδιοργάνωση του ομίλου ABX

(78) Τέθηκαν σε εφαρμογή διάφορα μέτρα ενοποίησης των εταιρειών του ομίλου ABX: ενοποιημένη διαχειριστική διάρθρωση του ομίλου (πρόγραμμα Phoenix), ενοποιημένα συστήματα πληροφορικής και ενοποιημένη διαχείριση οικονομικών και ανθρώπινων πόρων.

(79) *Phoenix :* Οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι το πρόγραμμα αυτό αποβλέπει στη διεθνή διαχείριση των διαφόρων δραστηριοτήτων του ομίλου, στην αξιοποίηση επιχειρησιακών συνεργιών, στην πραγματοποίηση συγκεντρωτικών αγορών από μικρότερο αριθμό προμηθευτών, στην ενίσχυση του «Corporate Centre» με διαδικασίες, αρμοδιότητες και εργαλεία απαραίτητα για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του, στον συντονισμό εμπορικών και επιχειρησιακών δράσεων μεταξύ των διαφόρων χωρών και της ποιότητας της εξυπηρέτησης των πελατών μέσω ομάδων αφιερωμένων σε προϊόντα, και στην ενίσχυση της υπευθυνότητας των τοπικών διαχειριστών και των κινήτρων που τους παρέχονται να συνεργάζονται με τις άλλες επιχειρήσεις του ομίλου.

(80) *Πληροφορική:* Οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι πρόκειται για την ενοποίηση υφιστάμενων συστημάτων πληροφορικής, τον εξορθολογισμό εφαρμογών και την εξεύρεση συνολικών λύσεων για τον όμιλο.

(81) *Συγκεντρωτική οικονομική διαχείριση:* Η ομάδα οικονομικής διαχείρισης στα κεντρικά γραφεία του ομίλου ενισχύθηκε προκειμένου να υπάρξει συγκεντρωτική διαχείριση σε επίπεδο ομίλου. Στο πλαίσιο αυτό, ενισχύθηκαν οι μονάδες οικονομικού ελέγχου και ταμειακής παρακολούθησης, ενώ συστάθηκαν νέες μονάδες για την ενοποίηση των αποτελεσμάτων και τη διαχείριση των οφειλών των πελατών. Η ποιότητα της οικονομικής πληροφόρησης βελτιώθηκε με τα προαναφερθέντα σχέδια ενοποίησης των εφαρμογών πληροφορικής και με την τυποποίηση των οικονομικών πληροφοριών που διαβιβάζουν οι ανά χώρα θυγατρικές στις κεντρικές υπηρεσίες του ομίλου.

(82) Στο πλαίσιο της οικονομικής αυτής συγκεντροποίησης, η ABX συνέστησε μηχανισμό αμοιβαιοποίησης των ρευστών διαθεσίμων για το σύνολο των εταιρειών του ομίλου. Στο πλαίσιο της αμοιβαιοποίησης αυτής ο όμιλος ABX, με εγγύηση της SNCB, άνοιξε ενιαία πιστωτική διευκόλυνση με ανώτατο πιστωτικό όριο [...] εκατ. ευρώ σε πιστωτικό ίδρυμα.

Οι βελγικές αρχές ανέφεραν στην Επιτροπή ότι η τράπεζα που παρέχει το πιστωτικό αυτό όριο των [...] εκατ. ευρώ αμοίβεται υπό τους όρους της αγοράς και ότι για την εγγύηση που χορηγήθηκε τον Ιανουάριο του 2001 από την SNCB προς τον σκοπό αυτόν, καταβάλλεται αμοιβή ίση προς [...] μονάδες βάσης.

(83) *Ανθρώπινοι πόροι:* Τον Νοέμβριο του 2003 προσλήφθηκε διευθυντής υπεύθυνος για τους ανθρώπινους πόρους ολόκληρου του ομίλου με αποστολή να δημιουργήσει δομές και διαδικασίες συντονισμού της διαχείρισης των ανθρώπινων πόρων των θυγατρικών εταιρειών και κοινές διαδικασίες πρόσληψης, αξιολόγησης και αμοιβής των ανώτερων στελεχών και των πολλά υποσχόμενων υπαλλήλων του ομίλου. Το 2005 επρόκειτο να συσταθεί ένα Ευρωπαϊκό Διοικητικό Συμβούλιο.

(84) Οι βελγικές αρχέες αναφέρουν ότι η συγκεντροποίηση των συντονιστικών λειτουργιών αυξάνει την αποτελεσματικότητα των κεντρικών υπηρεσιών. Το κόστος της κεντρικής υπηρεσίας, που συνίσταται στις δαπάνες των «Global Accounts» (συνολικών λογαριασμών) των διεθνών πελατών ή πολυπροϊόντων, στις κεντρικές δαπάνες πληροφορικής και στις δαπάνες της διάρθρωσης (οικονομικής, νομικής, ανθρώπινων

([36]) Αυτό έγινε στις 29.12.2003, με εξαίρεση τις διεθνείς δραστηριότητες της ABX LOGISTICS (France) S.A που μεταβιβάσθηκαν στα τέλη Δεκεμβρίου 2004. Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, οι δραστηριότητες αυτές είναι αποδοτικές ή πλησιάζουν στην αποδοτικότητα. Πρόκειται για τις επιχειρήσεις ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, «Road International», Mitjaville S.A.S. και Lacombe Transports Internationaux Sarl.

([37]) Οι δραστηριότητες Air&Sea στο Βέλγιο, στην Ασία και στην Αμερική έχουν ήδη ομαδοποιηθεί στην ABX-Air&Sea. Οι δραστηριότητες Air&Sea των Κάτω Χωρών εντάχθηκαν στις αρχές Ιανουαρίου 2005. Η μεταβίβαση των δραστηριοτήτων Air&Sea στη Γερμανία αναβλήθηκε για δύο λόγους: i.) διεφάνη ότι η μεταβίβαση θα απέφερε λογιστικό κέρδος ύψους [...] εκατ. ευρώ στους λογαριασμούς της ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH το έτος της μεταβίβασης, αλλά ότι αυτό θα είχε ως συνέπεια αλλεπάλληλες απώλειες σε ρευστά διαθέσιμα άνω των [...] εκατ. ευρώ ετησίως, και ii.) η συναλλαγή αυτή θα σήμαινε για την ABX LOGSTICS (Deutschland) GmbH απώλεια χρηματοδοτικών μέσων από το πρόγραμμα τιτλοποίησης χρεών για τις δραστηριότητες αυτές, ύψους [...] εκατ. ευρώ . Τα ποσά αυτά θα έπρεπε να εξευρεθούν από άλλες πηγές χρηματοδότησης πράγμα αδύνατο δεδομένου ότι η διάρθρωση του ισολογισμού της επιχείρησης δεν μπορούσε να ενισχυθεί.

([38]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005. Πρόκειται για την επικαιροποίηση αριθμητικών στοιχείων που μπορεί να διαφέρουν από τις προβλέψεις του Ιανουαρίου 2005.

πόρων, επικοινωνίας), χρεώνεται με τιμολόγηση στις θυγατρικές της ABX-WW στο πλαίσιο των «license et service fees» (τελών άδειας λειτουργίας και εξυπηρέτησης). Η χρέωση αυτή ανέρχεται περίπου στο [...] % του ΚΕ των θυγατρικών της ABX-WW και καλύπτει τις δαπάνες που συνδέονται με την προστασία και τη χρήση του εταιρικού σήματος, καθώς και όλες τις υπηρεσίες που παρέχονται από την έδρα του ομίλου προς τις θυγατρικές.

(85) Επί πλέον, αναφερόμενες σε πρόσφατη μελέτη ([39]), οι βελγικές αρχές επισημαίνουν ότι οι δαπάνες διάρθρωσης της ABX-WW είναι χαμηλότερες από τον μέσο όρο ομίλων με παρόμοιο μέγεθος, σε όλους τους τομείς δαπανών. Όσον αφορά το μέγεθος των κεντρικών υπηρεσιών («Headquarters») σε σχέση με το μέγεθος του ομίλου, από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι ο γεωμετρικός μέσος του συνόλου των ομίλων που μελετήθηκαν είναι 186 απασχολούμενοι στην έδρα για σύνολο προσωπικού 10 000 άτομα. Ο μέσος αυτός όρος είναι υψηλότερος από εκείνον της ABX, που απασχολεί 60 άτομα στην κεντρική υπηρεσία για σύνολο προσωπικού 10 000 άτομα.

(86) Οι δραστηριότητες της ABX θα κατανεμηθούν σε ορισμένα «κέντρα κέρδους» τα οποία αντιστοιχούν σε ίσο αριθμό κλάδων ο καθένας από τους οποίους πρέπει να καταστεί βιώσιμος έως το 2006 (περιλαμβανομένων των δραστηριοτήτων Road Domestic (εγχώριες οδικές μεταφορές) στη Γερμανία, που παρουσίαζαν τις περισσότερες δυσχέρειες).

3.2. **Ειδικά μέτρα για την ABX Γερμανίας**

(87) *Επιχειρησιακά μέτρα:* εκτός από τα μέτρα επιχειρησιακής αναδιάρθρωσης που περιγράφονταισ την κίνηση της διαδικασίας, τα επιπρόσθετα μέτρα εκχώρησης θυγατρικών και δραστηριοτήτων, κλεισίματος καταστημάτων και παύσης δραστηριοτήτων καθώς και η αύξηση της παραγωγικότητας θα έχουν ως αποτέλεσμα συνολική μείωση των καταστημάτων 64 μονάδες (69 %), του κύκλου εργασιών κατά 184 εκατ. ευρώ (-30 %), του προσωπικού (σε ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης) κατά 1589 άτομα (-43 %) και της επιφάνειας των εγκαταστάσεων κατά 405 062 m^2 (-56 %) ([40]), έως την περάτωση του προγράμματος αναδιάρθρωσης που προβλέπεται κατ' αρχήν στα τέλη του 2005, και ανάκτηση της βιωσιμότητας του ομίλου το διάστημα 2006-2007.

(88) Με επιστολή της 1ης Δεκεμβρίου 2005 οι βελγικές αρχές ανέφεραν, εξάλλου, ότι «*εξαιτίας της δυσμενούς εξέλιξης της αγοράς στη Γερμανία και λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ABX καταρτίζει πρόγραμμα που θα της επιτρέψει να μειώσει [...] την περίμετρο των δραστηριοτήτων της στον τομέα των οδικών εθνικών μεταφορών στην Γερμανία. (…)*

Το πρόγραμμα αυτό δεν έχει οριστικοποιηθεί. Η ABX LOGISTICS δύναται, εντούτοις, να αναλάβει δέσμευση έναντι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να μειώσει, έως τις [...], το δίκτυο οδικών ταχυμεταφορών στη Γερμανία με κλεισίματα, εκχωρήσεις ή συνεργασίες με σκοπό τη μείωση του αριθμού των 30 καταστημάτων που ελέγχονται σήμερα από την ABX, κατά [...]. Εκτός αυτού, η ABX θα μπορούσε να διατηρήσει συμμετοχές [...] σε περίπου [...] καταστήματα [...].»

(89) *Αύξηση παραγωγικότητας :* Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαβίβασαν οι βελγικές αρχές, τα μέτρα επιχειρησιακής αναδιάρθρωσης στη Γερμανία θα βελτιώσουν (θεωρητικά και με σταθερό το ύψος του κύκλου εργασιών) το λειτουργικό περιθώριο κατά 14,6 εκατ. ευρώ για την ABX Γερμανίας.

(90) *Χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση :* Η SNCB προβλέπει την μετατροπή απαίτησης ύψους 50 εκατ. ευρώ σε ίδια κεφάλαια, τη χορήγηση πρόσθετων ιδίων κεφαλαίων ύψους 100 εκατ. ευρώ, καθώς και την μετατροπή τόκων ύψους 7,4 εκατ. ευρώ σε ίδια κεφάλαια. Τα μέτρα αυτά θα τεθούν σε εφαρμογή μόλις εγκριθούν από την Επιτροπή. Η εν λόγω εισφορά κεφαλαίων θα επιτρέψει στην ABX-D να αυξήσει τα ίδια κεφάλαιά της από -143 εκατ ευρώ (που εντωμεταξύ εκτιμήθηκαν σε - 141,2 εκατ. ευρώ) σε 14,4 εκατ. ευρώ, στις 31.12.2004. Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, το ποσό αυτό είναι απαραίτητο για την ιδιωτικοποίηση της ABX-D, που προβλέπει η ABX-WW ([41]).

(91) *Προβλεπόμενα αποτελέσματα:* Η εφαρμογή όλων αυτών των μέτρων πρέπει, σύμφωνα με το επιχειρηματικό πρόγραμμα της ABX), να έχει ως αποτέλεσμα την επίτευξη λειτουργικών κερδών από την ABX-D από το 2006 (EBIT ύψους [...] εκατ. ευρώ) και την επίτευξη καθαρών κερδών από το 2007 και μετά (καθαρά αποτελέσματα ύψους [...] εκάτ. ευρώ).

3.3. **Ειδικά μέτρα για την ABX Κάτω Χωρών**

(92) *Επιχειρησιακά μέτρα:* Εκτός από τα μέτρα επιχειρησιακής αναδιάρθρωσης που περιγράφονται στην κίνηση της διαδικασίας, η εκχώρηση θυγατρικών και δραστηριοτήτων, το κλείσιμο καταστημάτων και θυγατρικών, καθώς και η αύξηση της παραγωγικότητας θα έχουν ως αποτέλεσμα συνολική μείωση των καταστημάτων κατά 4 μονάδες (-44 %), του κύκλου εργασιών κατά 14 εκατ. ευρώ (-21 %), του προσωπικού (σε ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης) κατά 93 άτομα (-22 %) και της επιφάνειας των εγκαταστάσεων κατά 18 400 m^2 (-28 %).

(93) *Αύξηση παραγωγικότητας :* Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαβίβασαν οι βελγικές αρχές, τα μέτρα επιχειρησιακής αναδιάρθρωσης στις Κάτω Χώρες θα βελτιώσουν (θεωρητικά και με σταθερό το ύψος του κύκλου εργασιών) το λειτουργικό περιθώριο κατά 5,7 εκατ. ευρώ για την ABX Κάτω Χωρών, το αργότερο με την ανάκτηση της βιωσιμότητας του ομίλου, που αναμένεται για το διάστημα 2006-2007.

(94) *Χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση :* Η SNCB προβλέπει την μετατροπή απαίτησης ύψους 10 εκατ. ευρώ σε ίδια κεφάλαια και τόκων ύψους 0,6 εκατ. ευρώ σε ίδια κεφάλαια, αμέσως μόλις εγκριθεί από την Επιτροπή. Η εν λόγω εισφορά κεφαλαίων θα επιτρέψει στην ABX-NL να αυξήσει τα ίδια κεφάλαιά της από - 1,3 εκατ ευρώ (που εν τω μεταξύ εκτιμήθηκαν σε - 1,5 εκατ. ευρώ), στις 31.12.2004 σε 9,3 εκατ. ευρώ. Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, το ποσό αυτό είναι απαραίτητο για την ιδιωτικοποίηση της ABX-NL, που προβλέπει η ABX-WW ([42]).

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

([40]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 14.1.2005, σ. 23.

([41]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 24.2.2005, σ. 12.

([42]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 24.2.2005, σ. 12.

(95) *Προβλεπόμενα αποτελέσματα:* Η εφαρμογή όλων αυτών των μέτρων πρέπει, σύμφωνα με το επιχειρηματικό πρόγραμμα της ABX), να έχει ως αποτέλεσμα την επίτευξη λειτουργικών κερδών από την ABX-NL από το 2005 (EBIT ύψους [...] εκατ. ευρώ) και την επίτευξη καθαρών κερδών από το 2006 και μετά (καθαρά αποτελέσματα ύψους [...] εκάτ. ευρώ).

3.4. **Αποχώρηση από τον τομέα των εγχώριων εθνικών μεταφορών στη Γαλλία**

(96) Λόγω των δυσχερειών της ABX-F οι οποίες θεωρούνται κρίσιμες για τη βιωσιμότητα ολόκληρου του ομίλου ABX, οι βελγικές αρχές ανέφεραν ότι η SNCB θα αποχωρήσει από τις εγχώριες οδικές μεταφορές της ABX-Γαλλίας μέσω της εξαγοράς της από το προσωπικό της. Δεδομένου ότι η εξαγορά αυτή περιγράφηκε αναλυτικά στη διεύρυνση της διαδικασίας υπενθυμίζεται απλώς ότι οι εγχώριες δραστηριότητες της ABX-F πωλήθηκαν στο προσωπικό της σε αρνητική τιμή αγοράς ύψους [...] εκατ. ευρώ. Η πώληση αυτή απέκτησε ισχύ από τα μεσάνυκτα της 31.3.2005. Οι υπόλοιπες δραστηριότητες της ABX-F μεταβιβάσθηκαν στην ABX-WW.

(97) Δύο εμπειρογνώμονες, η Deloitte και η Ernst & Young Transaction Advisory Services κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η αρνητική τιμή πώλησης των εγχώριων μεταφορών της ABX-F, ύψους [...] εκατ. ευρώ, ήταν κατάλληλη και ότι αντιστοιχούσε στην αγοραία αξία τους.

(98) Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, «*η SNCB παραιτήθηκε από την επένδυσή της στην ABX France: τα μέτρα αναδιάρθρωσης του κεφαλαίου της που κοινοποιήθηκαν τον Φεβρουάριο του 2003 δεν πρόκειται να τεθούν σε εφαρμογή. Τα μέτρα για τη Γαλλία — μεταξύ των οποίων και η εξαγορά της από το προσωπικό της — εγγράφονται σε ένα σκεπτικό, ελεγχόμενης και υπεύθυνης από κοινωνική άποψη αποχώρησης από την αγορά που θα επιτρέψει τη διάσωση πάνω από 2300 θέσεων απασχόλησης. Η SNCB αποχωρεί από την Γαλλία: μετά την εξαγορά της από το προσωπικό, η μόνη δραστηριότητα της ABX France θα είναι η εκτέλεση τριών συμβάσεων παροχής υπηρεσιών υλικοτεχνικής υποστήριξης που θα συνεχισθεί έως τα τέλη [...], με συνολικό κύκλο εργασιών μόλις 29 εκατ. ευρώ. Κατόπιν η ABX France δεν θα έχει καμία άλλη επιχειρησιακή δραστηριότητα και είναι βέβαιο ότι θα τεθεί υπό εκκαθάριση*» ([43]) . *Ως εκ τούτου, μολονότι η αποχώρηση από τη Γαλλία αποτελεί μέρος — υπό την ευρεία έννοια — της αναδιάρθρωσης του ομίλου ABX Logistics, δεν πρόκειται για αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων της ABX LOGISTICS στη Γαλλία κατά την έννοια των κοινοποιηθέντων μέτρων για τη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες*» ([44]) .

3.4.1. *Η λύση της εξαγοράς από το προσωπικό*

(99) Υπενθυμίζεται ότι οι βελγικές συνέκριναν την περίπτωση της εξαγοράς της ABX από το προσωπικό της, όσον αφορά τις εγχώριες δραστηριότητές της, με την περίπτωση της εκούσιας εκκαθάρισης και κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η εξαγορά από το προσωπικό αποτελούσε την λιγότερο δαπανηρή λύση. Στη διεύρυνση της διαδικασίας, η Επιτροπή έθεσε υπό αμφισβήτηση το σκεπτικό αυτό αναφέροντας ότι θα έπρεπε για είχε γίνει σύγκριση και μεταξύ εξαγοράς από το προσωπικό και αναγκαστικής εκκαθάρισης, με το αιτιολογικό ότι ένας ιδιώτης επενδυτής ευρισκόμενος σε ανάλογη θέση θα αναζητούσε την λιγότερο δαπανηρή για τον ίδιο λύση, χωρίς να αποκλείει την περίπτωση της δικαστικής εκκαθάρισης εάν αυτή αποτελούσε την πλέον συμφέρουσα από οικονομικής πλευράς λύση.

(100) Οι βελγικές αρχές διατείνονται ότι μια δικαστική εκκαθάριση θα ήταν οπωσδήποτε ακριβότερη σε σχέση με την εξαγορά από το προσωπικό και ότι παρά τις αμφιβολίες της Επιτροπής, η σύγκριση με την περίπτωση της εκούσιας εκκαθάρισης είναι όχι μόνον πιο υπεύθυνη από κοινωνική άποψη αλλά και η καταλληλότερη για τους λόγους που εκτίθενται κατωτέρω.

3.4.2. *Κόστος των διαφόρων εναλλακτικών περιπτώσεων*

(101) Οι βελγικές αρχές συνέκριναν το κόστος των τριών εναλλακτικών λύσεων ήτοι της εξαγοράς από το προσωπικό, της εκούσιας εκκαθάρισης και της δικαστικής εκκαθάρισης, όπως αναλύεται στον πίνακα που ακολουθεί ([45]):

	Εξαγορά από το προσωπικό	Εκούσια εκκαθάριση	Δικαστική εκκαθάριση
Αρνητικά ίδια κεφάλαια στις 30/09/2004	[…]	[…]	[…]
Αναμενόμενες ζημίες το τελευταίο τρίμηνο του 2004	[…]	[…]	[…]
Εκτιμώμενα αρνητικά ίδια κεφάλαια στις 31/12/2004	[…]	[…]	[…]
Εκ των οποίων οφειλές έναντι της SNCB	[…]	[…]	[…]
Απομείωση της αξίας άυλων στοιχείων ενεργητικού	[…]	[…]	[…]
Υπεραξία από την πώληση των δραστηριοτήτων Contract Logistics στην MGF που δεν έχει ακόμη καταχωρηθεί λογιστικά	[…]	[…]	[…]
Υπεραξία από την μεταβίβαση των Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile και Lacombe	[…]	[…]	[…]
Οριστικοποίηση κοινωνικού προγράμματος (PSE4) — δαπάνες 2004	[…]	[…]	[…]
Κάλυψη ζημιών του 2005 για δραστηριότητες μη περιλαμβανόμενες στην εξαγορά από το προσωπικό	[…]	[…]	[…]

([43]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005, σ. 18.

([44]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005, καταχωρηθείσα στις 16.6.2005 με αριθ. A/15050, σ. 18.

([45]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 2.9.2005.

	Εξαγορά από το προσωπικό	Εκούσια εκκαθάριση	Δικαστική εκκαθάριση
Αντίκτυπος στα ρευστά διαθέσιμα της SNCB πριν την επιλογή της λύσης της αποεπένδυσης	[…]	[…]	[…]
Τιμή εκχώρησης (αρνητική) — μέγιστη	[…]		
Κάλυψη ζημιών κατά την περίοδο διαπραγμάτευσης του κοινωνικού προγράμματος — 2005		[…]	
Κάλυψη ζημιών επί 4 επιπλέον μήνες — 2006 (κίνδυνος)		-15	
Νέο κοινωνικό πρόγραμμα για το εναπομένον προσωπικό		[…]	
Διακοπή συμβάσεων μίσθωσης ακινήτων		-8	
Διακοπή άλλων συμβάσεων		-6	
Κίνδυνος […] για την SNCB […]			
Εμπορικά χρέη έναντι προμηθευτών στις 31.12.2004			
Κοινωνικά χρέη έναντι του προσωπικού			
Κοινωνικό πρόγραμμα για το προσωπικό της ABX Γαλλίας			[…]
Αποζημίωση πιστωτών — Μίσθωση ακινήτων			-8
Αποζημίωση πιστωτών — Άλλες συμβάσεις			-6
Κίνδυνος ενεργοποίησης εγγυήσεων της SNCB για χρέη έναντι της Soc. Gen/ Natexis			
Απώλεια αξίας του ομίλου ABX LOGISTICS			-112
Κόστος πρόσθετων απολύσεων συνεπεία της μείωσης του όγκου πωλήσεων			[…]
Αντίκτυπος στις ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης			-45
Αντίκτυπος στο κόστος χρηματοδότησης του τραπεζικού χρέους της SNCB			-14
Αντίκτυπος στο κόστος χρηματοδότησης του τραπεζικού χρέους της ABX LOGISTICS			-7
Συνολικό κόστος για την SNCB	**- 137,5**	**-183**	**-346**

(102) Όσον αφορά τη διαφορά κόστους μεταξύ εξαγοράς από το προσωπικό και εκούσιας εκκαθάρισης (κατ' ουσίαν το κόστος ενός κοινωνικού προγράμματος για το εναπομένον προσωπικό και η κάλυψη ζημιών για τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων σχετικά με το πρόγραμμα) οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι ελέγχθηκε και επιβεβαιώθηκε από την εταιρεία Ernst & Young. Οι εμπειρογνώμονες της εταιρείας κατέληξαν στο εξής συμπέρασμα: «*… 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 € 45,5 million to be fair and reasonable*» («*Το συμπέρασμά μας είναι ότι, συνολικά, η διαφορά τιμής μεταξύ της περίπτωσης της εξαγοράς από το προσωπικό της και της περίπτωσης της εκκαθάρισης των δραστηριοτήτων εγχώριων οδικών μεταφορών που ανέρχεται σε 45,5 εκατ. ευρώ είναι θεμιτή και λογική*»).

(103) Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές το κόστος της αναγκαστικής εκκαθάρισης θα ήταν πολύ υψηλότερο από την καθαρή περιουσία της ABX France (ήτοι -[...] εκατ. ευρώ) λόγω:

(α) του κινδύνου για την SNCB [...],

(β) του αντίκτυπου της απώλειας πελατείας συνεπεία της καταρράκωσης της εικόνας της ABX και του αντίκτυπου της απώλειας αυτής στην αξία του ομίλου ABX LOGISTICS Worldwide,

(γ) των δαπανών απόλυσης του πλεονάζοντος προσωπικού συνεπεία της απώλειας της πελατείας,

(δ) του αντίκτυπου στις ανάγκες του ομίλου σε κεφάλαια κίνησης, και

(ε) του αντίκτυπου στο κόστος χρηματοδότησης του ομίλου ABX LOGISTICS και της ίδιας της SNCB εξαιτίας της αδυναμίας εκπλήρωσης υποχρεώσεων μιας των θυγατρικών της επιχειρήσεων.

(104) *Κίνδυνος [...] ([...] εκατ. ευρώ)*: Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές ([46]) «*η περίπτωση της δικαστικής εκκαθάρισης θα εξέθετε την SNCB σε κίνδυνο [...] ο οποίος θα έθετε υπό αμφισβήτηση την ευθύνη της. [...]* ([47]) *, [...]* ([48]) *, [...]* ([49])» ([50]).

(105) Οι βελγικές αρχές επικαλούνται, εξάλλου, ως παράδειγμα πρόσφατη απόφαση [...] ([51]).

(106) Θεωρούν ότι «*η Επιτροπή οφείλει να περιοριστεί στο να εξετάσει αν υπάρχει κίνδυνος και αν είναι εύλογος και να προσδιορίσει αν ένας ιδιώτης επενδυτής, υπό τις ίδιες συνθήκες, θα προσπαθούσε να αποφύγει την δικαστική εκκαθάριση επιλέγοντας την εκούσια εκκαθάριση. [...]*» ([52]).

([46]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005, καταχωρηθείσα στις 16.6.2005 με αριθ. 15050, σ. 22.
([47]) [...].
([48]) [...].
([49]) [...]
([50]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005, καταχωρηθείσα στις 16.6.2005 με αριθ. 15050, σ. 22.
([51]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005, παράρτημα C 4.
([52]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005, καταχωρηθείσα στις 16.6.2005 με αριθ. 15050, σ. 22.

(107) Στα τέλη του 2004, το γαλλικό δικηγορικό γραφείο Grand, Auzas et Associés επέστησε την προσοχή της SNCB στον κίνδυνο αυτόν και επιβεβαίωσε γραπτά την ανάλυσή του αυτή.

(108) Επίσης, το δικηγορικό γραφείο Linklaters είχε αναφέρει στις βελγικές αρχές ότι «[...] ([53]) [...] ([54])».

(109) Εάν η SNCB [...], οι βελγικές αρχές εκτιμούν ότι θα έπρεπε να είχε χρηματοδοτήσει τουλάχιστον ένα κοινωνικό πρόγραμμα για τους υπόλοιπους 1300 απασχολούμενούς της, ήτοι [...] εκατ. ευρώ και να αποζημιώσει τους πιστωτές της ABX France (8 εκατ. ευρώ για τους πιστωτές της όσον αφορά ακίνητα και 6 εκατ. ευρώ για τους υπόλοιπους πιστωτές της).

(110) *Απώλεια αξίας του ομίλου ABX συνεπεία της απώλειας πελατείας (122 εκατ. ευρώ):* Οι βελγικές αρχές εκτιμούν ότι μια δικαστική εκκαθάριση του τομέα εγχώριων οδικών μεταφορών στη Γαλλία θα επιδείνωνε σοβαρά και σε μόνιμη βάση την εικόνα και τη φήμη του ομίλου, επισύροντας απώλεια πελατείας επιβλαβή για το σύνολο του ομίλου. Η εκτίμησή τους όσον αφορά την απώλεια αξίας του ομίλου ABX παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.1/2

Οι βελγικές αρχές εκτιμούν ότι η απώλεια κύκλου εργασιών θα αντισταθμιζόταν εν μέρει με την άμεση εξάλειψη του άμεσου κόστους μεταφοράς. Αλλά το έμμεσο κόστος (κόστος διάρθρωσης) θα μπορούσε να μειωθεί μόνον σταδιακά (με απολύσεις προσωπικού κατ' αναλογία προς τον απωλεσθέντα όγκο δραστηριοτήτων) εντός τριετίας προκειμένου να επανέλθει η εταιρεία στην κατάσταση που επικρατούσε πριν την δικαστική εκκαθάριση. Ο αντίκτυπος της απώλειας πελατείας στα αποτελέσματα εκμετάλλευσης (EBIT) θα ήταν μεγαλύτερος κατά το πρώτο έτος και θα μειωνόταν κατά τα επόμενα δύο έτη μέχρι την επάνοδο της εταιρείας στην κατάσταση που επικρατούσε πριν την δικαστική εκκαθάριση.

Μείωση της αξίας του ομίλου εξαιτίας της μείωσης του όγκου πωλήσεων λόγω δικαστικής εκκαθάρισης της ABX Logistics France S.A.

Εκατ. ευρώ, βάσει των προβλέψεων του 2004		2005	2006	2007	Total
Γαλλία					
Road International — Γαλλία					
	Προϋπολογισθέν μικτό περιθώριο	[…]	[…]	[…]	
	Απώλεια πελατείας %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Εκτιμώμενος αντίκτυπος στο EBIT	[…]	[…]	[…]	8,8
Air&Sea — Γαλλία					
	Προϋπολογισθέν μικτό περιθώριο	[…]	[…]	[…]	
	Απώλεια πελατείας %	*10 %*	*6 %*	*2 %*	
	Εκτιμώμενος αντίκτυπος στο EBIT	[…]	[…]	[…]	3,1
Εκτός Γαλλίας					
Road — Γερμανία					
	Προϋπολογισθέν μικτό περιθώριο	[…]	[…]	[…]	
	Απώλεια πελατείας %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Εκτιμώμενος αντίκτυπος στο EBIT	[…]	[…]	[…]	46,7
Air&Sea — Γερμανία					
	Προϋπολογισθέν μικτό περιθώριο	[…]	[…]	[…]	
	Απώλεια πελατείας %	*5 %*	*3 %*	*1 %*	
	Εκτιμώμενος αντίκτυπος στο EBIT	[…]	[…]	[…]	3,1
Road Domestic — Κάτω Χώρες					
	Προϋπολογισθέν μικτό περιθώριο	[…]	[…]	[…]	
	Απώλεια πελατείας %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Εκτιμώμενος αντίκτυπος στο EBIT	[…]	[…]	[…]	3,3

([53]) [...]

([54]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005, παράρτημα C 2.

Εκατ. ευρώ, βάσει των προβλέψεων του 2004		2005	2006	2007	Total
Road Domestic — Βέλγιο					
	Προϋπολογισθέν μικτό περιθώριο	[…]	[…]	[…]	
	Απώλεια πελατείας %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Εκτιμώμενος αντίκτυπος στο EBIT	[…]	[…]	[…]	16,5
Άλλες χώρες και προϊόντα					
	Προϋπολογισθέν μικτό περιθώριο	[…]	[…]	[…]	
	Απώλεια πελατείας %	*5 %*	*3 %*	*1 %*	
	Εκτιμώμενος αντίκτυπος στο EBIT	[…]	[…]	[…]	25,2
Total					
	Προϋπολογισθέν μικτό περιθώριο	455,6	489,7	519,7	
	Απώλεια πελατείας % (moyenne pondérée)	*14 %*	*7 %*	*3 %*	
	Εκτιμώμενος αντίκτυπος στο EBIT	61,6	34,4	16,4	112,4

(111) Στο θέμα αυτό οι βελγικές αρχές ανέφεραν, επίσης, ότι σύμφωνα με το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, «*πρέπει (…) να γίνει δεκτό ότι μια μητρική επιχείρηση δύναται επίσης, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, να αναλάβει τις ζημίες μιας θυγατρικής της ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η εκχώρηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της τελευταίας, υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες. Τέτοιες αποφάσεις μπορούν να δικαιολογούνται όχι μόνον από τα περιθώρια έμμεσου υλικού κέρδους, αλλά και από άλλα στοιχεία όπως η προσπάθεια να διατηρήσει το καλό όνομα του ομίλου ή να στραφεί σε άλλες δραστηριότητες*» ([55]) .

(112) *Κόστος απόλυσης του πλεονάζοντος εξαιτίας της μείωσης του όγκου δραστηριοτήτων προσωπικού ([...] εκατ. ευρώ):* Όπως προαναφέρθηκε, οι βελγικές αρχές έλαβαν ως βάση την υπόθεση ότι το έμμεσο κόστος θα μειωνόταν σταδιακά μέσα σε περίοδο 3 ετών, μέσω της απόλυσης προσωπικού, με σκοπό την αποκατάσταση της ισορροπίας των οικονομικών της επιχείρησης. Οι βελγικές αρχές εκτιμούν ότι θα πρέπει να απολυθούν περίπου 1 000 άτομα (περίπου 550 άτομα στη Γερμανία, 200 στη Γαλλία, 100 στο Βέλγιο και 200 σε άλλα μέρη του κόσμου).

(113) *Αντίκτυπος όσον αφορά τις ανάγκες του ομίλου ABX σε κεφάλαια κίνησης (45 εκατ. ευρώ) :* οι βελγικές αρχές εκτιμούν ότι η περίπτωση της δικαστικής εκκαθάρισης του ομίλου θα προκαλούσε σημαντική πίεση από μέρους προμηθευτών του υπόλοιπου ομίλου για την αναδιαπραγμάτευση της ημερομηνίας πληρωμής των τιμολογίων τους (π.χ. άμεση εξόφληση σε μετρητά αντί για εξόφληση εντός 30 ημερών από το τέλος του μήνα) Υπολογίζουν ότι μια μείωση 7 ημερών στη μέση προθεσμία εξόφλησης των προμηθευτών θα δημιουργούσε άμεση ανάγκη ρευστών διαθεσίμων ύψους 45 εκατ. ευρώ.

(114) *Αντίκτυπος στο μέσο κόστος χρηματοδότησης της SNCB και της ABX LOGISTICS Worldwide (14 + 7 εκατ. ευρώ) :* σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, το μέσο κόστος χρηματοδότησης της SNCB και της ABX LOGISTICS από τις τράπεζές τους θα αυξανόταν σε περίπτωση παύσης πληρωμών από μία από τις θυγατρικές τους. Το δυνητικό πρόσθετο κόστος χρηματοδότησης εκτιμάται σε 100 μονάδες βάσης για τα τραπεζικά δάνεια της ABX LOGISTICS (περίπου 240 εκατ. ευρώ) και σε 50 μονάδες βάσης για τα τραπεζικά δάνεια της SNCB (περίπου 900 εκατ. ευρώ) που δεν έχει αναλάβει το βελγικό κράτος. Λαμβάνοντας ως βάση την περίπτωση ουδετεροποίησης του πρόσθετου κόστους επί μια τριετία, οι βελγικές αρχές εκτιμούν ότι το επιπρόσθετο κόστος χρηματοδότησης του χρέους της SNCB θα ήταν 14 εκατ. ευρώ και του χρέους της ABX LOGISTICS, 7 εκατ. ευρώ.

3.4.3. *Άλλα επιχειρήματα των βελγικών αρχών*

(115) Εκτός από τη σύγκριση του εκτιμώμενου κόστους των διαφόρων περιπτώσεων, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι οι επενδυτές λαμβάνουν υπόψη και άλλους παράγοντες όταν καλούνται να επιλέξουν μεταξύ εκχώρησης ή παύσης μιας επιχειρηματικής δραστηριότητας.

(116) Θεωρούν, λοιπόν, ότι η πτώχευση θα προκαλούσε κοινωνικά προβλήματα που θα έφεραν προσκόμματα στις δραστηριότητες της ABX LOGISTICS σε εγκαταστάσεις τις οποίες δεν αφορά η εκκαθάριση (διεθνείς δραστηριότητες), όπερ θα επηρέαζε την κίνηση προς άλλες χώρες και ίδως και την κίνηση στο δίκτυο της SNCB. Ισχυρίζονται ότι μια ιδιωτική επιχείρηση υπό τις ίδιες συνθήκες θα ελάμβανε επίσης υπόψη ανάλογους πολύ σημαντικούς κινδύνους και θα επέλεγε την περίπτωση της εκούσιας εκκαθάρισης.

(117) Γενικότερα, σύμφωνα με τις βελγικές αρχές «*δεν είναι αληθές ότι ένας ιδιώτης επενδυτής, ευρωπαίος και του ιδίου μεγέθους με την SNCB θα επέλεγε κατ' ανάγκη την περίπτωση της αναγκαστικής εκκαθάρισης εάν ήταν λιγότερο δαπανηρή από την εκούσια εκκαθάριση. Και άλλες ιδιωτικές επιχειρήσεις, μάλιστα, υπό τις ίδιες συνθήκες, επέλεξαν*» την εκούσια εκκαθάριση με την χρηματοδότηση ενός κοινωνικού προγράμματος για τους εργαζομένους τους οποίους αφορά η

([55]) Υπόθεση C 303/88, Ιταλική δημοκρατία κατά Επιτροπής (Eni-Lanerossi) [1991] Συλλογή I-1433, παράγραφος 21.

παύση δραστηριοτήτων ([56]). Σύμφωνα με δικηγορικό γραφείο (Claeys & Engels) ειδικευόμενο στο κοινωνικό δίκαιο, του οποίου τη γνώμη ζήτησαν οι βελγικές αρχές, υπάρχουν πολλά πρόσφατα παραδείγματα ιδιωτικών επιχειρήσεων που υιοθέτησαν την στάση αυτή.

(118) Εκτός αυτού, οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι η ιδιωτική εταιρεία TNT προέβη στις ίδιες ενέργειες με την SNCB αποφασίζοντας να αποχωρήσει από ορισμένες ζημιογόνες δραστηριότητες εθνικών μεταφορών και από ένα μέρος των δραστηριοτήτων της στον τομέα των «contract logistics» στη Γαλλία, αντί να προβεί σε εκούσια ή δικαστική εκκαθάριση ([57]).

(119) Τέλος, οι βελγικές αρχές επικαλούνται την ανακοίνωση της Επιτροπής του Μαρτίου 2005 για την αναδιάρθρωση επιχειρήσεων, όπου αναφέρεται ότι «*Η διατήρηση της κοινωνικής συνοχής, που αποτελεί χαρακτηριστικό του ευρωπαϊκού κοινωνικού μοντέλου, απαιτεί την εφαρμογή συνοδευτικών πολιτικών με στόχο τη μείωση του κοινωνικού κόστους και την προώθηση της αναζήτησης εναλλακτικών πηγών θέσεων εργασίας και εισοδημάτων. (…) Οι αναδιαρθρώσεις των επιχειρήσεων εκλαμβάνονται συχνά ως ένα ουσιαστικά αρνητικό φαινόμενο, ενώ, στις περισσότερες περιπτώσεις, τονίζονται οι άμεσες επιπτώσεις στην απασχόληση ή στις συνθήκες εργασίας. (…). Συνεπώς, είναι απαραίτητο να πλαισιωθούν οι εξελίξεις αυτές με συνοδευτικά μέτρα κατά τρόπον ώστε οι επιπτώσεις τους στην απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας να είναι όσο το δυνατόν σύντομες και περιορισμένες*» ([58]).

(120) Τέλος, οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι η SNCB επέλεξε τη λύση της εξαγοράς από το προσωπικό για τους εξής λόγους:

(α) σημαντικά χαμηλότερο κόστος και κίνδυνος σε σχέση με τις περιπτώσεις εκούσιας ή δικαστικής εκκαθάρισης,

(β) περιορισμένος αντίκτυπος στην αξία και την εικόνα του ομίλου ABX LOGISTICS Worldwide,

(γ) αποδεκτότερες κοινωνικές συνέπειες (διατήρηση 1300 θέσεων εργασίας στη Γαλλία με τη σύσταση νέας ιδιωτικής επιχείρησης με το όνομα «Cool Jet»),

(δ) κοινωνική ευθύνη της SNCB έναντι των προμηθευτών και πιστωτών της να φέρεται υπεύθυνα όπως κάθε άλλη ευρωπαϊκή επιχείρηση του ιδίου μεγέθους.

3.5. **Περιορισμός του δικτύου της ABX**

(121) Η αναδιάρθρωση του ομίλου ABX οδήγησε σε σημαντικές μειώσεις της ικανότητας διεκπεραίωσης των δραστηριοτήτων «freight forwarding» (δρομολόγηση εμπορευμάτων). Στον τομέα αυτόν η ικανότητα μετράται με κατάλληλους δείκτες όπως ο κύκλος των τιμολογημένων εργασιών, ο αριθμός καταστημάτων ή αποθηκευτική επιφάνεια ή ο αριθμός προσωπικού.

(122) Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, τα λειτουργικά μέτρα αναδιάρθωσης συνολικά για ολόκληρο τον όμιλο ABX-WW υπερβαίνουν κατά πολύ εκείνα που προβλέπονταν αρχικά.

Το αρχικό πρόγραμμα προέβλεπε την πώληση 3 θυγατρικών με κύκλο εργασιών 98,5 εκατ. ευρώ, το κλείσιμο 7 γραφείων και 3 αποθηκών στην Γερμανία, 4 γραφείων στη Γαλλία, 2 γραφείων στις Κάτω Χώρες, μείωση του προσωπικού κατά 690 άτομα σε ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης, περιλαμβανομένου στον αριθμό αυτόν, του αντίκτυπου του κλεισίματος πρακτορείων.

Τα μέτρα μείωσης του δυναμικού που κοινοποιήθηκαν το 2005 θα έχουν ως αποτέλεσμα, με την περάτωση της αναδιάρθρωσης, τη μείωση του αριθμού καταστημάτων κατά 176 μονάδες (-31 %), του κύκλου εργασιών κατά 624 εκατ. ευρώ (-21 %), του προσωπικού (σε ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης) κατά 5827 θέσεις (-40 %) και της επιφάνειας των εγκαταστάσεων κατά 917 377 m^2 (-54 %) ([59]).

Οι πρόσθετες δεσμεύσεις όσον αφορά την Γερμανία, τις οποίες ανέλαβε το Βέλγιο τον Νοέμβριο του 2005, θα εντείνουν τη μείωση του δυναμικού.

(123) Οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι ο περιορισμός των δραστηριοτήτων και οι εκχωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από το 2002 και μετά καθώς και εκείνες που προγραμματίσθηκαν πρόσφατα αποτελούν το μέγιστο δυνατό και ότι οποιαδήποτε περαιτέρω μείωση θα οδηγούσε στην κατάλυση του δικτύου ABX LOGISTICS. Κατά την άποψή τους, η ύπαρξη διεθνούς δικτύου αποτελεί το υπόβαθρο για την στρατηγική και εμπορική θέση τόσο της ABX όσο και των ανταγωνιστών της. Η διάλυση του δικτύου της θα είχε σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις που θα έθεταν σε κίνδυνο την διαρθρωτική ανταγωνιστική θέση του ομίλου στην αγορά, την εκτέλεση του προγράμματος αναδιάρθρωσης και την ελκυστικότητα του ομίλου για δυνητικούς μελλοντικούς εταίρους σε περίπτωση ιδιωτικοποίησης.

Θεωρούν ότι η αποχώρηση από τις εγχώριες υπηρεσίες ταχυμεταφορών στη Γαλλία δεν μπορεί να αναπαραχθεί στην Γερμανία. Η ενοποίηση των εγχώριων και διεθνών οδικών δραστηριοτήτων των εταιρειών του ομίλου στη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες είναι πολύ πιο έντονη από ό, τι οι οδικές δραστηριότητες στη Γαλλία εξαιτίας της ενοποίησης επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και συστημάτων πληροφορικής και της σημαντικής αναλογίας κοινών πελατών. Η εντονότερη αυτή ενοποίηση απορρέει όχι μόνον από τη δομή της γερμανικής αγοράς αλλά και από το ιστορικό της ABX LOGISTICS, δεδομένου ότι τα τμήματα διεθνών και εγχώριων μεταφορών στη Γαλλία ενοποιήθηκαν μόλις το 2003 και μάλιστα εν μέρει, ενώ στη Γερμανία οι δραστηριότητες εγχώριων ταχυμεταφορών και διεθνούς δρομολόγησης εμπορευμάτων δια του οδικού δικτύου συνυπήρχαν μέσα στην ίδια οντότητα από την συγχώνευση των εταιρειών THL και Bahntrans το 1996 (μετέπειτα ABX — Γερμανίας).

([56]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005, καταχωρηθείσα στις 16.6.2005 με αριθ. 15050, σ. 21.

([57]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 2.9.2005, σ. 6.

([58]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Αναδιαρθρώσεις και απασχόληση — Πρόβλεψη και πλαισίωση των αναδιαρθρώσεων για την ανάπτυξη της απασχόλησης: ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, COM(2005) 120 τελικό, σ. 2 — 3.

([59]) Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαθέτει η Επιτροπή πρόκειται κυρίως για αποθηκευτικούς χώρους.

Προσθέτουν δε ότι τόσο στη Γερμανία όσο και στις Κάτω Χώρες, μια πρόσθετη μείωση της πυκνότητας του δικτύου οδικών μεταφορών θα οδηγούσε σε έξοδο από τη γερμανική αγορά, αν συγκριθεί ο αριθμός καταστημάτων μεταξύ ABX LOGISTICS και των ανταγωνιστών της σε κάθε μια από τις χώρες αυτές.

Σύγκριση μεταξύ του αριθμού καταστημάτων για μεταφορές «Road» της ABX LOGISTICS και των κυριότερων ανταγωνιστών της στις αγορές της Γερμανίας και των Κάτω Χωρών (πριν τις πρόσθετες δεσμεύσεις περιορισμού του δυναμικού στη Γερμανία) ([60])

Γερμανία		**Κάτω Χώρες**	
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

Πηγή: Δικτυακοί τόποι, εκτιμήσεις της ABX LOGISTICS

Υπογραμμίζουν, τέλος, ότι οι αποεπενδύσεις αυτές επέρχονται σε χρόνο κατά τον οποίο οι κυριότεροι ανταγωνιστές της ABX προβαίνουν σε εξαγορές εταιρειών ταχυμεταφορών ή ομαδοποίησης μεταφορών, ιδίως στη Γερμανία, με σκοπό να αναπτύξουν δικά τους δίκτυα εγχώριων ταχυμεταφορών στην χώρα αυτή.

3.6. **Δάνεια που έλαβε η ABX το 2002 από την SNCB**

(124) Η SNCB χορήγησε δάνεια σε διάφορες θυγατρικές της ABX.

Τον Απρίλιο και τον Μάιο του 2002, η SNCB χορήγησε στην βελγική θυγατρική της ABX LOGISTICS group NV δάνεια ύψους 50 εκατ. ευρώ, 10 εκατ. ευρώ και 29 εκατ. ευρώ αντιστοίχως, με μεταβλητά επιτόκια. Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, το μέσο επιτόκιο των δανείων αυτών είναι [...] %, [...] % και [...] % αντιστοίχως.

Στις 30 Ιουνίου 2004, τα εν λόγω δάνεια ανέλαβε η SNCB η οποία τα κατένειμε απευθείας στις ABX-Γερμανίας, ABX-Κάτω Χωρών και ABX–Γαλλίας με επιτόκια [...] %, [...] % και [...] % αντιστοίχως.

3.7. **Ιδιωτικοποίηση της ABX-WW**

(125) Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές *«η SNCB επιβεβαίωσε την προθυμία της να ιδιωτικοποιήσει την ABX LOGISTICS Worldwide εντός έξι μηνών από την έκδοση απόφασης της Επιτροπής με την έγκριση του προγράμματος αναδιάρθρωσης. (…) Η SNCB Holding συνήψε δεσμευτική συμφωνία επί της αρχής ("Term sheet") με ενδιαφερόμενο η οποία υπογράφηκε στις 22 Μαρτίου 2005. Η εν λόγω συμφωνία υπόκειται στον ανασταλτικό όρο της έκδοσης θετικής απόφασης από μέρους της Επιτροπής για την έγκριση του προγράμματος αναδιάρθρωσης.»* ([61])

([60]) Πίνακας που υπέβαλαν οι βελγικές αρχές.

([61]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005, σ. 26.

(126) Οι βελγικές αρχές ανέφεραν ότι, μετά την απόφαση αναδιάρθρωσης και πώλησης της ABX από την SNCB, η επιχείρηση αυτή ξεκίνησε διαπραγματεύσεις με διάφορους δυνητικούς αγοραστές. Υπό το πρίσμα αυτό, η SNCB έδωσε εντολή στην ABX-WW καθώς και στην εταιρεία «Petercam» να την εκπροσωπήσουν στο πλαίσιο της πώλησης αυτής.

(127) Τον Ιούνιο του 2003, η ABX-WW άρχισε προκαταρκτικές συνομιλίες με τον πρώτο υποψήφιο, έναν βιομηχανικό όμιλο επιχειρήσεων. Τον Μάρτιο και τον Ιούνιο του 2004, καταρτίσθηκε σχέδιο «memorandum of understanding» (πρωτόκολλο συμφωνίας). Μεταξύ Ιουνίου και Αυγούστου 2004 οι διαπραγματεύσεις τέθηκαν υπό αναστολή για ίδιους λόγους που αφορούσαν τον πρώτο αυτόν δυνητικό εταίρο.

(128) Τον Ιούνιο του 2004, η ABX-WW ήλθε σε επαφή με δεύτερο ενδιαφερόμενο. Ωστόσο, τον Σεπτέμβριο του 2004, ο δεύτερος αυτός υποψήφιος ανακοίνωσε ότι θα έδινε οριστικά τέλος στις διαπραγματεύσεις με την ABX-WW.

(129) Στα τέλη του 2004 πραγματοποιήθηκαν επαφές με τρίτο υποψήφιο, έναν άλλο βιομηχανικό όμιλο επιχειρήσεων. Οι διαπραγματεύσεις αυτές, όμως, έπαυσαν εξαιτίας της καρποφόρησης των συνομιλιών με τέταρτο υποψήφιο ο οποίος διαβίβασε στην SNCB, τον Νοέμβριο του 2004, δεσμευτική προσφορά για την αγορά της ABX-WW, όπως αναφέρεται ανωτέρω. Η SNCB υπέγραψε με τον υποψήφιο αυτόν, στο εξής αναφερόμενο ως «Yvan», προσύμφωνο πώλησης και το προαναφερθέν «Term Sheet», τον Μάρτιο του 2005.

(130) Βάσει του «Term sheet» , η Yvan αναλαμβάνει, υπό την προϋπόθεση της έκδοσης θετικής απόφασης της Επιτροπής, να επενδύσει ποσό [μεταξύ 60 και 150([**])] ευρώ, εκ των οποίων [...] εκατ. ευρώ για την αγορά των μετοχών της ABX LOGISTICS Worldwide από την SNCB Holding. Κατά τα λοιπά, η εν λόγω επένδυση της Yvan θα χρησιμοποιηθεί ως εξής:

(α) [...] εκατ. ευρώ για την κάλυψη «back-to-back» (δανειοληπτικών και δανειοδοτικών ενεργειών) εγγύησης της SNCB για κτίριο αξίας [...],

(β) [...] εκατ. ευρώ υπό μορφή δανείου μειωμένης εξασφάλισης προς την ABX LOGISTICS Worldwide, για τη χρηματοδότηση :

— των δαπανών της συναλλαγής περιλαμβανομένων των εξόδων της Yvan και των στρατηγικών, νομικών και οικονομικών της συμβούλων. Οι δαπάνες αυτές εκτιμώνται μεταξύ [...] και [...] εκατ. ευρώ.

— των χρηματοδοτικών αναγκών από τυχόν αποεπενδύσεις και απαιτήσεις παροχής εγγυήσεων από μέρους ορισμένων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων λόγω της αλλαγής μετόχου. Το υπόλοιπο του ποσού των [...] εκατ. ευρώ μετά την καταβολή των δαπανών συναλλαγής, δηλαδή [...] ως [...] εκατ. ευρώ, προορίζεται για την κάλυψη χρηματοδοτικών αναγκών από τις εν λόγω αποεπενδύσεις.

(131) Το «Term Sheet» προβλέπει ότι, με την επιφύλαξη των συνήθων όρων και της δέουσας επιμέλειας σε περίπτωση πώλησης, η Yvan και η SNCB υποχρεούνται να προβούν στην πώληση του ομίλου ABX μόλις αρθεί ο ανασταλτικός όρος σχετικά με την απόφαση της Επιτροπής.

Σε περίπτωση που δεν αρθεί ο όρος αυτός, η Yvan και η SNCB, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, παύουν να δεσμεύονται από το προσύμφωνο πώλησης.

(132) Τέλος, οι βελγικές αρχές διευκρίνισαν ότι «μετά την ιδιωτικοποίηση της ABX-WW, η SNCB θα ελευθερωθεί από όλες τις εκτός ισολογισμού υποχρεώσεις, εγγυήσεις και επιστολές στήριξης. [...]. Οι επιστολές στήριξης δεν θα έχουν πλέον λόγο ύπαρξης και θα λήξουν αφ' ής στιγμής εγκριθούν από την Επιτροπή και τεθούν σε εφαρμογή τα μέτρα αναδιάρθρωσης των κεφαλαίων της γερμανικής θυγατρικής ([62]).»

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

4.1. Κίνηση της διαδικασίας

(133) Λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων, και ιδίως των συμπερασμάτων που εκθέτει η Επιτροπή κατά την κίνηση της διαδικασίας, τα ακόλουθα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν χωριστά, κατά τρόπο ανεξάρτητο τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

(134) Παρουσιάζονται κατ'αρχάς τα επιχειρήματα μιας πρώτης ομάδας ενδιαφερομένων τρίτων: 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 (με την ιδιότητα του εντολοδόχου της Deutschen Post AG) 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV), των οποίων τα επιχειρήματα είναι παρόμοια και συνοψίζονται παρακάτω ([63]).

(135) *Σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης :* Τα ενδιαφερόμενα μέρη υπογραμμίζουν τις ενδογενείς αδυναμίες του σχεδίου αναδιάρθρωσης που παρουσιάστηκε αρχικά από την ABX. Αμφισβητείται ότι οι οντότητες στις οποίες αναφέρεται είναι επιλέξιμες για ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, αφού ενοποιούνται, τουλάχιστον οικονομικά, στον όμιλο επιχειρήσεων που θα συγχρηματοδοτούσε τα εξεταζόμενα μέτρα. Υπογραμμίζεται ότι μια ενίσχυση αναδιάρθρωσης μπορεί να επιτραπεί μόνο αν συνδέεται με ένα βιώσιμο σχέδιο αναδιάρθρωσης που να διασφαλίζει στην επιστροφή στην κερδοφορία μακροπρόθεσμα. Τα ενδιαφερόμενα μέρη ευθυγραμμίζονται με την κίνηση της διαδικασίας σε ότι αφορά τη διαπίστωση σύμφωνα με την οποία το σχέδιο δεν οδηγεί στην βιωσιμότητα, λόγω της ανεπάρκειας της χρηματοδότησης και του ότι τα μέτρα λειτουργικής αναδιάρθρωσης είναι ανεπαρκή. Έτσι, ή έγκριση μιας ενίσχυσης που δεν θα οδηγούσε την κερδοφορία θα νόθευε τον ανταγωνισμό σε βαθμό αντίθετο με το κοινοτικό συμφέρον.

(136) Γενικά, η πιθανότητα επιστροφής σε συνήθη αποδοτικότητα των κεφαλαίων δεν θα ήταν σαφής, όπως και οι όροι μιας τέτοιας εξέλιξης σε σχέση με την συνολική ανάπτυξη της αγοράς, τα κέρδη μεριδίων της αγοράς, τη βελτίωση της παραγωγικότητας και την ποιότητα των υπηρεσιών, καθώς και την μεταβολή της συμπεριφοράς της πελατείας.

(137) Τα εξεταζόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης και εκλογίκευσης θα αντιστοιχούσαν σε προσαρμογή στις μεταλλάξεις του τομέα των ταχυμεταφορών και των υλικοτεχνικών υπηρεσιών που θα έπρεπε να είχε πραγματοποιήσει η ABX εδώ και πολλά χρόνια και που οι άλλες επιχειρήσεις του τομέα έχουν ήδη ολοκληρώσει καταβάλλοντας σημαντικές προσπάθειες. Η έγκριση του σχεδίου από την Επιτροπή θα είχε ως αποτέλεσμα μόνο να παρατείνει μια παλιά ήδη στρέβλωση της αγοράς και να μεταφέρει τις οικονομικές δυσκολίες στις επιχειρήσεις που έχουν ήδη πραγματοποιήσει την προσπάθεια αναδιάρθρωσης, ιδιαίτερα τις μεσαίες επιχειρήσεις με ιδιωτικά κεφάλαια, ή και να οδηγήσει ορισμένες από αυτές σε ανυπέρβλητες δυσκολίες.

(138) *Σχετικά με την ανάμειξη του κράτους:* Οι καθυστερήσεις της αναδιάρθρωσης της ABX φαίνεται να οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στη συνεχή ανάμειξη της SNCB στην καθημερινή διαχείριση της ABX και τον πολιτικό διορισμό των μελών του διοικητικού συμβουλίου της. Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη υπογραμμίζουν την έλλειψη διαφάνειας στην επιλογή των διαχειριστών της ABX Logistics Group και, στη συνέχεια, της ABX Logistics Worldwide. Οι εν λόγω διαχειριστές φαίνεται ότι διορίστηκαν από τη Διεύθυνση της SNCB σύμφωνα με πολιτικά κριτήρια, κάτι που εμποδίζει οποιαδήποτε αυτονομία στη διαχείριση της επιχείρησης. Ειδικότερα, αναφέρθηκε ότι οι αποφάσεις για τη διαχείριση της ABX λαμβάνονταν είτε από το υπουργικό συμβούλιο, είτε από τη διεύθυνση της SNCB και δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι η ABX διέθετε δική της διεύθυνση.

(139) *Σχετικά με την αναδιάρθρωση της θυγατρικής στη Γαλλία:* Το ύψος της απαραίτητης αναχρηματοδότησης είναι υποτιμημένο. Το αρχικό σχέδιο υποτιμά το εύρος της στήριξης που είναι απαραίτητη μόνο για την κάλυψη των ζημιών που καταγράφηκαν μετά τη δημιουργία του δικτύου των θυγατρικών ABX. Συνολικά, οι προβλέψεις ανάκαμψης της δραστηριότητας είναι μη ρεαλιστικές και αδύνατον να πραγματοποιηθούν χωρίς μεταγενέστερη συμπληρωματική ενίσχυση και χωρίς παρέμβαση στην αγορά σε βάρος των ανταγωνιστών με μια πολιτική που θα αποδιοργανώσει την αγορά.

(140) *Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της ABX :* Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη ζήτησαν την ιδιωτικοποίηση της ABX. Ασκείται κριτική για το γεγονός ότι απλώς εξετάζεται το ενδεχόμενο μιας τέτοιας ιδιωτικοποίησης, χωρίς ωστόσο να υπάρχουν ενδείξεις για τη συγκεκριμενοποίηση μιας τέτοιας πώλησης.

(141) *Σχετικά με την εξαγορά και την επέκταση του δικτύου ABX :* Οι προαναφερθέντες τρίτοι εκτιμούν ότι η παρέμβαση της ABX στον τομέα των ταχυμεταφορών και των υλικοτεχνικών υπηρεσιών από το 1998 πραγματοποιήθηκε μέσω παράνομων κρατικών ενισχύσεων που δημιούργησαν σοβαρές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην αγορά. Υποστηρίζεται ότι η δημιουργία του δικτύου ABX κατέστη δυνατή χάρη μόνο σε μαζικές κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την SNCB.

(142) Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα επιχειρήματα μιας δεύτερης ομάδας ενδιαφερόμενων τρίτων δηλαδή: 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération Royale Belge

([62]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 9.6.2005.

([63]) Ακόμα και εάν δεν αναφέρθηκαν όλα τα επιχειρήματα που παρουσιάζονται στη συνέχεια από τα προαναφερθέντα μέρη, συνοψίζουν ωστόσο τα κυριότερα στοιχεία αυτής της ομάδας παρατηρήσεων.

des Transporteurs, 9. ABX Logistics — οι εκπρόσωποι του γερμανικού ομίλου ABX Logistics, των οποίων τα επιχειρήματα ομοιάζουν και συνοψίζονται ([64]).

(143) Η κατάσταση των υπαλλήλων της ABX αποτέλεσε αντικείμενο πολλών σχολίων από την πλευρά των ενδιαφερομένων μερών. Υπενθυμίζουμε ότι πολλές εκατοντάδες υπαλλήλων επλήγησαν ήδη από προηγούμενα κοινωνικά σχέδια στη Γαλλία και ότι απειλούνται οι θέσεις· απασχόλησης στον τομέα των υλικοτεχνικών υπηρεσιών. Οι εκπρόσωποι της γερμανικής θυγατρικής υπενθυμίζουν επίσης τη μείωση κατά περίπου 4 000 εργαζόμενους μετά το 1998, στους οποίους προστίθενται 2 000 συναφείς θέσεις απασχόλησης υπεργολαβίας. Επιπλέον, υπενθυμίζεται ότι η ABX, θα ιδιωτικοποιηθεί και οι προσπάθειες για το σκοπό αυτό δεν πρέπει να καταστραφούν.

(144) Η Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT ζητεί ειδικότερα τη δημιουργία υποχρεωτικής κοινωνικής τιμολόγησης για την καταπολέμηση του «οικονομικού dumping» το οποίο ασκούν κατά τα φαινόμενα οι ανταγωνιστές της ABX στη Γαλλία.

(145) Η Fédération Royale Belge des Transporteurs (FRBT) υπογραμμίζει πάντως ότι η ABX επέδειξε πνεύμα συνεργασίας υποβάλλοντας εθελοντικά τα βιβλία της για έλεγχο. Η FRBT είναι έτσι σε θέση να βεβαιώσει ότι τηρείται η ισχύουσα νομοθεσία σε ότι αφορά τις άδειες και την ασφάλεια των οχημάτων.

(146) Επισημαίνεται εξάλλου ότι η διεύθυνση της ABX (Belgium) S. A. διαβίβασε στην Επιτροπή, μετά τη λήξη της προθεσμίας για την υποβολή παρατηρήσεων, ψήφισμα των οδηγών που δραστηριοποιούνται στα διάφορα περιφερειακά κέντρα διανομής της ABX Belgium, που ζητούν ρητά ευνοϊκή απόφαση για τον φάκελο αναδιάρθρωσης ABX.

4.2. **Διεύρυνση της διαδικασίας**

(147) Ενόψει της διεύρυνσης της διαδικασίας, τα ακόλουθα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν χωριστά και ανεξάρτητα τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

(148) Παρουσιάζονται κατ'αρχάς τα επιχειρήματα μιας πρώτης ομάδας ενδιαφερομένων τρίτων δηλαδή: 1. «HALTE» ; 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer; 3. BCA — Belgian Courrier Association; 4. κ. Rober Ziegler ([65]), 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques) ; 6. SAV — Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, των οποίων τα επιχειρήματα ομοιάζουν και συνοψίζονται παρακάτω ([66]).

(149) Τα εν λόγω μέρη εκφράζουν κυρίως αμφιβολίες ως προς τη συμβιβασιμότητα των ενισχύσεων που έλαβε η ABX και ζητούν την αποκατάσταση δίκαιων όρων ανταγωνισμού. Έτσι, πρέπει να ληφθεί υπόψη η αύξηση των κοινοποιηθεισών ενισχύσεων και η σημαντική θέση που κατέχει η ABX σε αγορές με ισχυρό ανταγωνισμό, ιδίως στη Γερμανία. Η ενδεχόμενη έγκριση των ενισχύσεων θα πρέπει ωστόσο να συνοδεύεται από επαρκείς αντισταθμίσεις από την πλευρά της ABX. Σχετικά με την πώληση μέρους της ABX France, τα μέρη ζητούν να ελεγχθεί ότι η πώληση πραγματοποιήθηκε χωρίς την καταβολή νέων ενισχύσεων. Η πώληση της ABX θεωρείται θετικό βήμα εφόσον πραγματοποιηθεί με τους όρους της αγοράς, πώληση που ωστόσο δεν πρέπει να οδηγήσει την Επιτροπή να λάβει λιγότερο αυστηρή απόφαση έναντι των ενισχύσεων που έλαβε η ABX σε περίπτωση μη πώλησης.

(150) Εξάλλου, αναφέρεται από τον κ. Ziegler ότι δεν πραγματοποιήθηκε η αποπληρωμή του δανείου ύψους 140 εκατ. ευρώ υπέρ της ABX, και ότι πιθανό η ABX να αποκτήσει πλεονέκτημα κατά την ιδιωτικοποίηση του ομίλου ABX λαμβάνοντας υπόψη τους όρους αυτής της ιδιωτικοποίησης, ότι η SNCB δεν προέβη στην πώληση της ABX-France, και ότι η αναδιάρθρωση της ABX δεν φαίνεται ρεαλιστική υπό τους σημερινούς όρους διεύθυνσης και στρατηγικής της επιχείρησης και ότι η πτώχευση της ABX θα είχε σημαντικές συνέπειες.

(151) Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα επιχειρήματα μιας δεύτερης ομάδας ενδιαφερομένων τρίτων, δηλαδή: 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, των οποίων τα επιχειρήματα ομοιάζουν και συνοψίζονται ([67]).

(152) Οι περισσότεροι από αυτούς τους τρίτους ανέφεραν ότι δεν επιθυμούσαν να θέσει σε κίνδυνο η Επιτροπή την απασχόληση χιλιάδων υπεργολάβων που εργάζονται για την ABX με ενδεχόμενη αρνητική απόφαση.

(153) Η Cool Jet αναφέρει ότι οι δραστηριότητες που εξαγοράστηκαν στο πλαίσιο της εξαγοράς της επιχείρησης από το προσωπικό μπορούν να είναι βιώσιμες μετά την ανάκαμψή της, εφόσον αυτή πραγματοποιηθεί σύμφωνα με συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο εντός τριών ετών από την ανάληψη των δραστηριοτήτων. Στην τιμή πώλησης συνυπολογίζονται οι λογικά αναμενόμενες και προϋπολογισθείσες ζημίες. Οι αναληφθείσες δραστηριότητες δεν έχουν μεγάλο μερίδιο αγοράς (1,5 % της αγοράς ταχυμεταφορών και express στη Γαλλία) και τέλος η εταιρία Cool Jet απασχολεί 1 300 άτομα, θέσεις απασχόλησης που θα χάνονταν αν η Cool Jet δεν είχε εξαγοράσει τις εν λόγω δραστηριότητες.

([64]) Ακόμα και εάν δεν αναφέρθηκαν όλα τα επιχειρήματα που παρουσιάζονται στη συνέχεια από τα προαναφερθέντα μέρη, συνοψίζουν ωστόσο τα κυριότερα στοιχεία αυτής της ομάδας παρατηρήσεων.

([65]) Σύμφωνα με την επιστολή του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου του ομίλου Ziegler της 18.8.2005, ο κ. Robert Ziegler δεν εξουσιοδοτείται να απευθύνεται μόνο στην Επιτροπή εξ ονόματος του ομίλου Ziegler ή της Ziegler S.A.

([66]) Ακόμα και εάν δεν αναφέρθηκαν όλα τα επιχειρήματα που παρουσιάζονται στη συνέχεια από τα προαναφερθέντα μέρη, συνοψίζουν ωστόσο τα κυριότερα στοιχεία αυτής της ομάδας παρατηρήσεων.

([67]) Ακόμα και εάν δεν αναφέρθηκαν όλα τα επιχειρήματα που παρουσιάζονται στη συνέχεια από τα προαναφερθέντα μέρη, συνοψίζουν ωστόσο τα κυριότερα στοιχεία αυτής της ομάδας παρατηρήσεων.

(154) Εξάλλου, η UPTR αναφέρει ότι έλαβε γνώση των βιβλίων της ABX με απόλυτη διαφάνεια και διαπιστώνει τη βελτίωση των αποτελεσμάτων του ομίλου, που παρουσίασε λειτουργικά κέρδη για πρώτη φορά το 2004. Η UPTR ενθαρρύνει την Επιτροπή να λάβει γρήγορα απόφαση ώστε να επιτρέψει την ιδιωτικοποίηση της ABX η οποία θα διασφαλίσει τη σταθερότητα ενός έντιμου φορέα που η παρουσία του είναι επωφελής στον τομέα των βελγικών οδικών μεταφορών.

(155) Η Επιτροπή έλαβε επίσης, εκπρόθεσμα, καταγγελία σχετικά με την πώληση της ABX-WW, σύμφωνα με την οποία η SNCB Holding δεν τήρησε τους όρους μιας διαφανούς διαδικασίας, ανοικτής και που να μην συνιστά διακρίσεις ενόψει της ιδιωτικοποίησης της ABX Logistics και έτσι, δεν έλαβε υπόψη τους καταγγέλλοντες.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

5.1. Κίνηση και διεύρυνση της διαδικασίας

(156) Τα ουσιώδη στοιχεία που περιλαμβάνονται στις παρατηρήσεις του Βελγίου για την κίνηση και την διεύρυνση της διαδικασίας περιλαμβάνονται στο περιγραφικό μέρος. Τα υπόλοιπα στοιχεία συνοψίζονται στη συνέχεια.

(157) *Σχετικά με τον καταλογισμό ορισμένων πράξεων στο βελγικό κράτος:* Οι βελγικές αρχές ανέφεραν καθόλη τη διαδικασία ότι δεν υπήρξε καμία εμπλοκή του βελγικού κράτους τους με την έννοια της νομολογίας *Stardust* του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της SNCB για την ABX Logistics. Υπενθύμισαν επίσης ότι ένας τέτοιος καταλογισμός πρέπει να αποδειχθεί από την Επιτροπή.

(158) Σχετικά με τις επενδύσεις στην ABX, οι βελγικές αρχές επανέλαβαν καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας ότι το κράτος δεν παρενέβη στη λήψη αποφάσεων της SNCB.

(159) Σχετικά με την ανακοίνωση τύπου του υπουργικού συμβουλίου της 22.2.2002, οι βελγικές αρχές υπενθύμισαν ότι ([68]):

(α) *«οι δημόσιες αρχές δεν μπορούν νομικά να επιβάλλουν αποφάσεις ή προσανατολισμούς στα διευθυντικά όργανα των αυτόνομων επιχειρήσεων (όπως η SNCB) σε θέματα που δεν εμπίπτουν στην αποστολή δημόσιας υπηρεσίας (ως προς τη διαχείριση της ABX LOGISTICS)»*.

(β) *«στην ανακοίνωση τύπου της 22ας Φεβρουαρίου, το υπουργικό συμβούλιο περιορίζεται στο να εκφράσει την υποστήριξή του για ορισμένους προσανατολισμούς σχετικά με την αναδιάρθρωση της ABX LOGISTICS (προσανατολισμοί, που εξάλλου, δεν επελέγησαν τελικά από το διοικητικό συμβούλιο της SNCB, εκτός από έναν τον οποίο είχε αποφασίσει το ίδιο πριν από τις 22 Φεβρουαρίου 2002»*.

(γ) «το γεγονός ότι οι δημόσιες αρχές, κατά τη διάρκεια διυπουργικών ή άλλων συναντήσεων, έλαβαν γνώση για μελέτες ή εκθέσεις σχετικά με την SNCB και την ABX LOGISTICS εμπίπτει στη συνήθη συμπεριφορά ενός μετόχου, που επιθυμεί να παρακολουθήσει τις κυριότερες εξελίξεις σχετικά με την επένδυσή του».

5.2. Απάντηση των βελγικών αρχών στις παρατηρήσεις των τρίτων

(160) Απαντώντας στις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων μερών για την επιλογή των διευθυντών βάσει των πολιτικών τους προτιμήσεων, οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι οι δραστηριότητες της ABX Logistics δεν αφορούν την αποστολή δημόσιας υπηρεσίας της SNCB. Οι δραστηριότητες αυτές και η διαχείρισή τους υπάγονται συνεπώς απόλυτα στην αυτονομία διαχείρισης της SNCB. Έτσι, συνάγεται ότι η διαδικασία διορισμού των διευθυντών της ABX Logistics είναι αυτή που καθορίζεται από τη βελγική νομοθεσία για κάθε ανώνυμη εταιρία. Ο διορισμός των διευθυντών της ABX Logistics ή των θυγατρικών της γίνεται συνεπώς με διαφανείς διαδικασίες, που καθορίζονται από το νόμο, και δεν είναι αυθαίρετες ανάλογα με τις πολιτικές προτιμήσεις των υποψηφίων.

(161) *Σχετικά με τη χρηματοδότηση του δικτύου της ABX Logistics :* Οι βελγικές αρχές βεβαιώνουν ότι η διάρθρωση του ισολογισμού της SNCB ως το 2001 ήταν υγιής και ότι το ενοποιημένο αποτέλεσμα ήταν θετικό μεταξύ του 1998 και του 1999.

(162) *Επιχειρήματα του Βελγίου για τις (επαν)επενδύσεις:* Εκτός από τις αναφορές των βελγικών αρχών για τις (επαν)επενδύσεις όπως περιγράφονται στην αιτιολογική έκθεση, οι βελγικές αρχές αναφέρουν επίσης ότι η παρέμβαση της SNCB για τις εν λόγω θυγατρικές (Γερμανία, Γαλλία, Κάτω Χώρες, Ιρλανδία, Πορτογαλία, Βέλγιο) είναι απόλυτα συμβατή με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Επιπλέον, μπορεί να παρατηρηθεί ότι οι παρεμβάσεις για την ABX LOGISTICS Singapour δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 της συνθήκης.

(163) Σχετικά με τις παρατηρήσεις τρίτων για τη διεύρυνση της διαδικασίας, οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι απάντησα ήδη στις προηγούμενες παρατηρήσεις οι οποίες απλώς επαναλαμβάνουν τις αμφιβολίες της Επιτροπής.

(164) Όσο για την παρέμβαση του κ. Robert Ziegler, οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι το προσωρινό δάνειο 140 εκατ. ευρώ όπως και το νέο μέτρο για την κεφαλαιοποίηση του δανείου κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή. Ενόψει της έγκρισης, δεν μπορεί να υπάρξει δέσμευση από την πλευρά της SNCB ή τηςABX. Το ίδιο ισχύει και για την εισφορά 157,4 εκατ. ευρώ σε ίδια κεφάλαια για την αναδιάρθρωση της ABX-Γερμανίας καθώς και για άλλα κοινοποιηθέντα μέτρα. Όσο για το δυνητικό πλεονέκτημα που θα μπορούσε να αποκτήσει η ABX μέσω της ιδιωτικοποίησής της, οι βελγικές αρχές παραπέμπουν στην «fairness opinion» (πιστοποιητικό δίκαιης αποτύπωσης των οικονομικών στοιχείων) που εκπόνησε η KPMG όπως

([68]) Επιστολή των βελγικών αρχών της 29.8.2003, σ. 16.

υποβλήθηκε στην Επιτροπή, που αναφέρει ότι «*οι όροι πώλησης που προτείνονται στην [Yvan] είναι δίκαιοι και λογικοί και αντιπροσωπεύουν μια δίκαιη τιμή της αγοράς.*». Όσο για την υποτιθέμενη μη πώληση της ABX Γαλλία, οι βελγικές αρχές υπενθυμίζουν ότι ανέφεραν ποια ήταν τα μέρη που πωλήθηκαν. Σχετικά με τους όρους της πώλησης αυτής, αναφέρονται στην έκθεση της Ernst &Young σύμφωνα με την οποία «η εκτίμηση της τιμής των δραστηριοτήτων εσωτερικών οδικών μεταφορών που ανέρχεται σε *(…) είναι δίκαιη*»). Τέλος, σχετικά με το ερώτημα για τις συνέπειες μιας ενδεχόμενης πτώχευσης του ομίλου ABX, οι βελγικές αρχές δεν μπορούν παρά να υπογραμμίσουν τις σοβαρές επιπτώσεις μιας έστω και εν μέρει αρνητικής απόφασης της Επιτροπής τόσο για την ABX LOGISTICS Worldwide όσο και για την SNCB Holding.

(165) *Πώληση της ABX-WW* : Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, η SNCB Holding δεν είχε υποχρέωση να ιδιωτικοποιήσει την ABX Logistics Worldwide με πρόσκληση υποβολής προσφορών.

(166) Οι βελγικές αρχές αναφέρουν ότι η εξέταση της πρακτικής της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις, σε ότι αφορά τις ιδιωτικοποιήσεις, αποκαλύπτει, στην περίπτωση που δεν πραγματοποιήθηκε πρόσκληση υποβολής προσφορών, ότι η Επιτροπή αρκείται να ελέγξει ότι η πώληση των στοιχείων του ενεργητικού γίνεται στην τιμή τη αγοράς βάσει αξιολόγησης από ανεξάρτητο εκτιμητή. Έτσι, οι βελγικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή — σύμφωνα με τις αρχές αυτές — ανεξάρτητη εκτίμηση, από το γραφείο συμβούλων KPMG Corporate Finance, για τους όρους πώλησης της ABX Logistics Worldwide.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

6.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

(167) Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 1 της Συνθήκης «*ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές*».

(168) «Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα παραπάνω μέτρα αφορούν διάφορες εταιρίες που αποτέλεσαν τμήμα του δικτύου ABX από τη δημιουργία του, και στη συνέχεια ενοποιήθηκαν στον όμιλο ABX μετά τη δημιουργία της εταιρίας χαρτοφυλακίου ABX-WW. Θεωρεί ότι, ακόμη και πριν τη νομική δημιουργία της εν λόγω εταιρίας χαρτοφυλακίου, ότι οι εταιρίες αυτές σχημάτιζαν, εντός του ομίλου SNCB, μια χωριστή οικονομική οντότητα (στο εξής όμιλος ABX»), που πρέπει να θεωρηθεί ως η κατάλληλη οντότητα για την σχετική ανάλυση.

(169) Η Επιτροπή διαπιστώνει εξ αρχής ότι πληρούνται τρία από τα τέσσερα κριτήρια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης («ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων», «απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό» και «επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές»).

Πράγματι, τα κεφάλαια που εισέφερε η SNCB στον όμιλο ABX ευνοούν την εταιρία αυτή σε σχέση με τις άλλες επιχειρήσεις που είναι παρούσες στις αγορές της.

Εξάλλου, ευνοώντας αποκλειστικά τον όμιλο ABX ή τις θυγατρικές του, τα μέτρα αυτά νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό για το τμήμα αυτών των δραστηριοτήτων που υπόκειται στον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Τέλος, τα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ ων κρατών μελών, δεδομένου ότι η εξεταζόμενη ανταγωνιστική δραστηριότητα ασκείται επίσης και σε διάφορα άλλα κράτη μέλη. Το συμπέρασμα αυτό ισχύει επίσης και για τα μέτρα υπέρ των εταιριών του ομίλου που δραστηριοποιούνται εκτός της Κοινότητας. Πράγματι, αφενός, σύμφωνα με τη νομολογία «Tubemeuse» ([69]), λαμβάνοντας υπόψη την αλληλεξάρτηση μεταξύ των αγορών στις οποίες δραστηριοποιούνται οι κοινοτικές επιχειρήσεις, δεν αποκλείεται μια ενίσχυση να νοθεύει τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό, ακόμη και αν η δικαιούχος επιχείρηση εξάγει το σύνολο σχεδόν της παραγωγής της εκτός της Κοινότητας. Αφετέρου, προκειμένου για όμιλο διεθνών μεταφορών που ασκεί τη δραστηριότητά του σε παγκόσμια κλίμακα σε ανταγωνισμό με άλλους κοινοτικούς φορείς, η ενίσχυση που χορηγείται σε εταιρία του ομίλου η οποία δραστηριοποιείται σε τρίτες χώρες ενισχύει τον όμιλο στο σύνολό του και, ως εκ τούτου, επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και νοθεύει, ή απειλεί να νοθεύσει, τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό.

(170) Δεδομένου ότι τα εξεταζόμενα μέτρα χρησιμοποιούν πόρους της SNCB, πρέπει να θεωρηθεί ότι πρόκειται για κρατικούς πόρους

(171) Πράγματι, η ιδιοκτησία της SNCB από το κράτος και το ιδιαίτερο καθεστώς της ως δημόσιας επιχείρησης οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι πόροι της SNCB παραμένουν μόνιμα υπό δημόσιο έλεγχο. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από τη διαπίστωση ότι η SNCB υπόκειται στις διατάξεις του νόμου της 21ης Μαρτίου 1991, που της παρέχει ειδική προστασία κατά του κινδύνου πτώχευσης, η οποία αντιστοιχεί σε κρατική εγγύηση.

(172) Στην απόφαση Stardust Marine ([70]), το Δικαστήριο αναφέρει: «*επιβάλλεται να υπενθυμισθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ περιλαμβάνει όλα τα χρηματικά μέσα τα οποία οι δημόσιες αρχές μπορούν όντως να χρησιμοποιούν προς στήριξη επιχειρήσεων χωρίς να έχει σημασία αν τα μέσα αυτά ανήκουν διαρκώς στην περιουσία του Δημοσίου. Κατά συνέπεια, έστω και αν τα ποσά που αντιστοιχούν στο επίμαχο μέτρο δεν είναι διαρκώς στην κατοχή του δημόσιου ταμείου, το γεγονός ότι παραμένουν διαρκώς υπό δημόσιο έλεγχο και συνεπώς στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών αρκεί για να χαρακτηριστούν ως κρατικοί πόροι*».

([69]) Απόφαση της 21 Μαρτίου 1990, C-142/87, Βέλγιο/Commission, υπόθεση «*Tubemeuse*» (Συλλογήα σ. I-959 , σημείο 35).

([70]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16 Μαΐου 2002, C-482/99, France/ Commission, υπόθεση «*Stardust Marine*» (Συλλογή . σ. I-4397, σημείο 37 της αιτιολογικής σκέψης).

(173) Εξάλλου, πάντα στην απόφαση Stardust Marine, στο σημείο 52, το Δικαστήριο αναφέρει ότι : «… *το γεγονός και μόνο ότι μια δημόσια επιχείρηση τελεί υπό τον έλεγχο του δημοσίου δεν αρκεί για να καταλογίζονται στο δημόσιο τα μέτρα που λαμβάνει, όπως είναι τα επίμαχα εν προκειμένω μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης, πρέπει επίσης να εξετάζεται κατά πόσον οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν καθ'οιονδήποτε τρόπο στη λήψη των μέτρων αυτών*».

(174) Μια άλλη προϋπόθεση ώστε τα μέτρα που λαμβάνονται από μια δημόσια επιχείρηση να συνιστούν κρατική ενίσχυση είναι τα μέτρα αυτά να μην είναι σύμφωνα με τη συμπεριφορά που θα υιοθετούσε ένας ιδιώτης επενδυτής σε παρόμοια περίσταση.

(175) Συνεπώς, για κάθε μέτρο που έλαβε η SNCB υπέρ του ομίλου ABX, η Επιτροπή εξετάζει στη συνέχεια ταυτόχρονα αν μπορούν να καταλογισθούν στο κράτος και αν διαφέρουν από την πιθανή συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή. Όταν συγκεντρώνονται οι δύο αυτές προϋποθέσεις, τα μέτρα συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, των οποίων η Επιτροπή αναλύει το αντικείμενο και το ύψος.

6.1.1. *Επενδύσεις του 2001 και παράλληλης συνεισφορές*

(176) Οι βελγικές αρχές ανέφεραν ότι οι επανεπενδύσεις που πραγματοποίησε το 2001 η SNCB στις γερμανικές, ολλανδικές και γαλλικές δραστηριότητες του ομίλου ABX βασίζονταν σε θετικές οικονομικές προβλέψεις και συμβουλές εμπειρογνωμόνων ειδικών σε θέματα επιχειρηματικής ανάπτυξης.

(177) Οι υπολογισμοί αποδοτικότητας που προαναφέρθηκαν φαίνεται να βασίζονται σε βάσιμες υποθέσεις ανάπτυξης της δραστηριότητας, όπως μπορούσε να τις αντιληφθεί η SNCB το 2001.

(178) Οι επενδύσεις στη Γερμανία βασίζονται σε πραγματογνωμοσύνη που εκτιμά ότι η επιτυχία της ανάκαμψης της ABX-D θα επέτρεπε τη συνέχιση της στρατηγικής της ABX με δυνατότητα δημιουργίας αξίας 300 εκατ. ευρώ σε σχέση με την εισφορά 50 εκατ. ευρώ και με ικανοποιητική απόδοση.

(179) Για την επένδυση 30 εκατ. ευρώ στη Γαλλία, ο υπολογισμός αποδοτικότητας οδηγούσε στην εκτίμηση ότι η SNCB μπορούσε να αναμένει ποσοστό απόδοσης μεταξύ 8 και 14 %. Εξάλλου, η επένδυση αυτή επέτρεψε να ξεκινήσει ένα πρόγραμμα τιτλοποίησης των απαιτήσεων χάρη στην οποία η εταιρία έλαβε τραπεζική πιστωτική γραμμή 70 εκατ. ευρώ.

(180) Προκειμένου για την επένδυση που πραγματοποιήθηκε το 2001 στην ABX-NL, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν είναι επαρκώς αιτιολογημένος, όπως προτείνουν οι βελγικές αρχές, ο υπολογισμός του εσωτερικού βαθμού απόδοσης βάσει του ποσού της αύξησης του κεφαλαίου μετά την αφαίρεση του κόστους εξαγοράς της Wegtransport. Ωστόσο, θεωρώντας ότι συνολική επένδυση της SNCB περιλαμβάνει αυτό το κόστος αγοράς, και ανέρχεται συνεπώς σε 19,2 εκατ. ευρώ αντί για 12,2 εκατ. ευρώ, ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης της επένδυσης τοποθετείται μεταξύ 8,9 % και 10,2 %, και παραμένει αποδεκτός, ιδιαίτερα σε συνδυασμό με το γεγονός ότι κατά τη στιγμή της επένδυσης, αναμενόταν η σύντομη επιστροφή στην κερδοφορία του συνόλου της ABX-NL εντός δύο ετών.

(181) Κατά τον ίδιο τρόπο, η εκτίμηση των ποσοστών αποδοτικότητας των «παράλληλων συνεισφορών» στο κεφάλαιο των εταιριών του ομίλου ABX στην Ιρλανδία, το Βέλγιο, την Πορτογαλία και τη Σιγκαπούρη (που δεν αντιμετώπιζαν οικονομικά προβλήματα) δείχνει προεξοφλημένο εσωτερικό βαθμό απόδοσης μεταξύ 9,6 % και 12,7 %, που φαίνεται αποδεκτός.

(182) Η Επιτροπή υπενθυμίζει εξάλλου ότι ως τα τέλη του 2001, η SNCB διέθετε χρηματοδοτική διάρθρωση που της επέτρεπε να χρηματοδοτήσει την εμπορική της ανάπτυξη χωρίς να επιβαρύνει υπέρμετρα την χρηματοδοτική της διάρθρωση (δείκτης χρεών προς ίδια κεφάλαια από 0,6 ως 0,9 για την περίοδο 1997 à 2001), κάτι που δεν ισχύει μετά 2002.

(183) Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι όλες αυτές οι επενδυτικές αποφάσεις εντάσσονται σε μια στρατηγική ομίλου. Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, η SNCB έπρεπε να λαμβάνει υπόψη όχι μόνο την αποδοτικότητα κάθε μιας από τις εν λόγω πράξεις, αλλά και τα αναμενόμενα θετικά αποτελέσματα σε επίπεδο ομίλου.

(184) Έτσι, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι προβαίνοντας, βάσει των τότε προοπτικών, στις επανεπενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν το 2001 και στις «παράλληλες συνεισφορές» η SNCB συμπεριφέρθηκε σαν ιδιώτης επενδυτής, και ότι τα μέτρα αυτά δεν αποτελούν κρατικές ενισχύσεις.

(185) Αντίθετα, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η SNCB χορήγησε την εγγύησή της στην ABX Singapour χωρίς αμοιβή, αντίθετα απ' ότι θα είχε πράξει ένας ιδιώτης επενδυτής. Γνωρίζοντας ότι η εγγύηση αυτή χορηγήθηκε τον Ιούνιο του 2000, τη στιγμή που η ABX αρχίζει να κινεί το ενδιαφέρον του κοινού καθώς και ορισμένες παρεμβάσεις των δημόσιων αρχών γι την SNCB, και για να λάβει υπόψη στην ανάλυση της οποιοδήποτε πιθανό στοιχείο ενίσχυσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χορήγηση της εν λόγω εγγύησης χωρίς αμοιβή μπορεί να περιέχει κρατική ενίσχυση. Δεδομένου ότι η εγγύηση αυτή χορηγήθηκε σε εταιρία του ομίλου ABX τη στιγμή που είχε ήδη αποφασισθεί και αρχίσει να υλοποιείται η αναδιοργάνωση και η αναδιάρθρωση του δικτύου, η Επιτροπή θα εξετάσει την ενίσχυση αυτή με άλλα μέτρα αναδιάρθρωσης του ομίλου ABX, που ενσωμάτωσε την ABX Singapour.

6.1.2. *Μέτρα αναδιάρθρωσης του κεφαλαίου*

(186) Η συνεδρίαση του βελγικού υπουργικού συμβουλίου του Φεβρουαρίου 2002 αποτελεί αμετάκλητη απόδειξη της εμπλοκής, από την ημέρα αυτή της βελγικής κυβέρνησης στη διαχείριση του φακέλου ABX από την SNCB. Τα μέτρα για την ενίσχυση του κεφαλαίου της ABX Γερμανίας (ύψους 157,4 εκατ. ευρώ) και ABX Κάτω Χωρών (ύψους 10,6 εκατ. ευρώ) κοινοποιήθηκαν από το Βέλγιο μετά την ημερομηνία αυτή, και δεν έχουν υλοποιηθεί ακόμη. Το Βέλγιο δεν παρουσίασε τα μέτρα αυτά ως επενδύσεις, αλλά ως ενισχύσεις αναδιάρθρωσης. Συνεπώς, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα μέτρα αυτά πρέπει να χαρακτηριστούν κρατική ενίσχυση και να εξετασθούν ως ενισχύσεις αναδιάρθρωσης.

(187) Η επιστολή υποστήριξης που χρειάστηκε να υποβάλει η SNCB για την γερμανική της θυγατρική δεδομένου ότι εκείνη, τους επόμενους μήνες μετά την εξαγορά της, είχε αρνητικά ίδια κεφάλαια, υποβλήθηκε κάθε χρόνο έως το 2005 από την SNCB, περιλαμβανομένης και μιας περιόδου όπου ο καταλογισμός στο κράτος των αποφάσεων της SNCB σχετικά με την ABX δεν αμφισβητείται. Δεδομένου ότι η επιστολή αυτή περιέχει δεσμεύσεις παρόμοιες με εγγύηση και δεν καταβλήθηκε αμοιβή στην SNCB, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρόκειται για στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Ωστόσο, εφόσον η αναδιάρθρωση του κεφαλαίου της ABX Γερμανία από την SNCB, που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, παρέχει στους πιστωτές της εταιρίας, κατά τρόπο αποτελεσματικό και οριστικό, την ασφάλεια που αναζητούσαν μ'αυτήν την επιστολή υποστήριξης, η οποία πλέον είναι άνευ αντικειμένου, δεν χρειάζεται να εξετασθεί χωριστά σε σχέση με τα ίδια τα μέτρα αναδιάρθρωσης του κεφαλαίου.

6.1.3. *Τα δάνεια του 2002*

(188) Η SNCB χορήγησε δάνεια στην ABX Logistics NV, και την ABX-D, -NL και -F από τον Απρίλιο και Μάιο του 2002, συνεπώς σε μια περίοδο κατά την οποία δεν υπάρχει αμφιβολία για τον καταλογισμό στο κράτος των αποφάσεων της SNCB σχετικά με την ABX.

(189) Όπως αναφέρεται στο περιγραφικό μέρος, τα δάνεια αυτά χορηγήθηκαν με αμοιβή μεταξύ [...] και [...] %. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το συγκεκριμένο επίπεδο αμοιβής δεν είναι κατάλληλο λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης των εν λόγω επιχειρήσεων. Ως δείκτη του κατάλληλου επιτοκίου, επιλέγει το επιτόκιο αναφοράς της Επιτροπής, που χρησιμοποιήθηκε εξάλλου για την τιμολόγηση της ενίσχυσης διάσωσης που χορηγήθηκε το 2003 στην ABX Γερμανία, δηλαδή 5,06 %.

(190) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα δάνεια αυτά περιέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Βάσει του προαναφερθέντος επιτοκίου αναφοράς προσαυξημένου κατά 400 μονάδες βάσης για μια προβληματική επιχείρηση, αλλά και που βρίσκεται υπό αναδιάρθρωση, η Επιτροπή εκτιμά ότι το ύψος του στοιχείου ενίσχυσης που αντιστοιχεί στο δάνειο είναι της τάξης των 8 εκατομμυρίων ευρώ.

(191) Δεδομένου ότι τα δάνεια χορηγήθηκαν σε διάφορες εταιρίες του ομίλου ABX, τη στιγμή που η αναδιοργάνωση και η αναδιάρθρωση του δικτύου είχαν ήδη αποφασιστεί και είχαν αρχίσει να υλοποιούνται, η Επιτροπή θα εξετάσει την ενίσχυση αυτή με τα άλλα μέτρα αναδιάρθρωσης του ομίλου ABX, που ενσωμάτωσε τις δραστηριότητες που διατήρησαν οι εταιρίες οι οποίες επωφελήθηκαν από τα δάνεια αυτά.

6.1.4. *Εγγύηση που χορηγήθηκε για τη δημιουργία του cash pool (ταμειακή ενοποίηση))*

(192) Όπως υπενθυμίζεται στην περιγραφή των μέτρων αναδιάρθρωσης, οι βελγικές αρχές ανέφεραν ότι για την ταμειακή γραμμή [...] εκατ. ευρώ που άνοιξε ο όμιλος ABX σε πιστωτικό ίδρυμα καταβάλλεται εμπορική αμοιβή, και η εγγύηση που θεσμοθετήθηκε τον Ιανουάριο του 2001 από την SNCB για την εν λόγω πιστωτική γραμμή χρεώνεται με [...].

(193) Το επιτόκιο αυτό φαίνεται αποδεκτό ενόψει του συνήθους τραπεζικού επιτοκίου που χορηγείται σε παρόμοιες περιστάσεις ([71]). Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η εν λόγω εγγύηση δεν παρέσχε στον όμιλο ABX πλεονέκτημα που να συνιστά κρατική ενίσχυση. Εξάλλου, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι το επιτόκιο που θα απαιτούσε ένας ιδιώτης επενδυτής θα ήταν υψηλότερο κατά ορισμένες μονάδες ή και διπλάσιο, το όφελος θα ήταν αμελητέο έναντι των άλλων μέτρων ενίσχυσης (0,07 εκατ. ευρώ το χρόνο) και δεν θα επηρέαζε την ανάλυση που ακολουθεί για τη συμβιβασιμότητα του συνόλου των μέτρων ενίσχυσης για αναδιάρθρωση.

6.1.5. *Οι λοιπές δεσμεύσεις εκτός ισολογισμού της SNCB*

(194) Οι βελγικές αρχές βεβαίωσαν ότι εκτός των εγγυήσεων που ελήφθησαν κατά την αρχική εξαγορά ορισμένων εταιριών του δικτύου, οι μόνες νέες εγγυήσεις που εξέδωσε η SNCB υπέρ του ομίλου ABX είναι οι δύο προαναφερθείσες εγγυήσεις υπέρ της ABX Singapour, που έληξαν το 2005, και του ιδρύματος που χορήγησε την πιστωτική γραμμή για το cash pool. Η SNCB εξέδωσε ωστόσο ορισμένες επιστολές υποστήριξης.

(195) Οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι οι εν λόγω επιστολές υποστήριξης, που εκδόθηκαν δωρεάν, αποτελούν συνήθη πρακτική στην οικονομία της αγοράς στις σχέσεις μεταξύ μητρικής και θυγατρικών εταιριών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, εκτός από την επιστολή που αναλύθηκε ήδη υπέρ της ABX Γερμανίας και μιας επιστολής υποστήριξης υπέρ της ABX Ισπανίας ύψους 12,3 εκατ. ευρώ, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι καμία από τις νέες επιστολές υποστήριξης που γνωρίζει και που εκδόθηκαν μετά το 2000 (τη στιγμή που η ABX αρχίζει να κινεί το δημόσιο ενδιαφέρον) δεν περιέχει νομικά περιοριστικούς όρους για την SNCB. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η επιστολή υποστήριξης υπέρ της ABX Ισπανίας αντιστοιχεί με τραπεζική εγγύηση δεδομένου ότι η SNCB δεσμεύεται να χορηγήσει τα απαραίτητα κεφάλαια στην ABX Ισπανίας ώστε η εταιρία αυτή να μπορέσει να πληρώσει τα χρέη της στην τράπεζα. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το στοιχείο κρατικής ενίσχυσης αποτελείται από ο κόστος της εγγύησης που θα όφειλε να καταβάλει η επιχείρηση για να λάβει το δάνειο αυτό, που προστίθεται στο κόστος της ίδιας της πίστωσης. Το στοιχείο αυτό παραμένει σε κάθε περίπτωση περιορισμένο και αντιστοιχεί σε ορισμένες μονάδες βάσης. Έτσι, αν επιλεγεί το περιθώριο των [...] μονάδων βάσης που κατέβαλε εξάλλου ο όμιλος ABX στην SNCB, το στοιχείο της ενίσχυσης παραμένει περιθωριακό (0,2 εκατ. ευρώ το χρόνο). Ακόμη και αν το συγκεκριμένο κόστος της εγγύησης ήταν αισθητά υψηλότερο, για παράδειγμα διπλάσιο, δηλαδή [...] μονάδες βάσης, κάτι που θα φαινόταν υψηλό, το ίδιο το στοιχείο θα παρέμενε το ίδιο περιθωριακό (0,04 εκατ. ευρώ το χρόνο) και δεν θα μετέβαλε τα συμπεράσματα σχετικά με την ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

([71]) Για παράδειγμα, αναφέρεται το επιτόκιο [...] εκατοστιαίων μονάδων με βάσεις που κατέβαλε θυγατρική της ABX στις τράπεζές της για τραπεζικές εγγυήσεις.

6.1.6. *Η εκχώρηση της δραστηριότητας road domestic France*

(196) Δεδομένου ότι η επιλογή και οι όροι της εκχώρησης από την ABX France των δραστηριοτήτων road domestic France καταλογίζονται σαφώς στο βελγικό κράτος, η Επιτροπή πρέπει να ελέγξει τα επιχειρήματα που πρόβαλαν οι βελγικές αρχές προκειμένου να αιτιολογήσουν την επιλογή της αγοράς της εταιρίας από τους εργαζόμενους σε σχέση με την επιλογή που θα είχε κάνει ένας ιδιώτης επενδυτής υπό τις ίδιες περιστάσεις.

(197) *Κόστος του σεναρίου που επέλεξε η SNCB :* το συνολικό κόστος του σεναρίου αποδέσμευσης που επέλεξε η SNCB ανέρχεται σε 137,5 εκατ. ευρώ, ήτοι [...] εκατ. ευρώ που αντιστοιχούν στο αρνητικό ενεργητικό της δραστηριότητας κατά τη στιγμή της αποδέσμευσης, και [...] εκατ. ευρώ αρνητική τιμή πώλησης.

(198) Η Επιτροπή σημειώνει ότι δύο ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες επιβεβαίωσαν ότι το ποσό των [...] εκατ. ευρώ αντιστοιχεί στην αρνητική αξία της δραστηριότητας road domestic που εκχωρήθηκε στους εργαζόμενους.

Έτσι, η «Deloitte Corporate Finance» εξέτασε το επιχειρηματικό σχέδιο της συγκεκριμένης δραστηριότητας και το αξιολόγησε με τη μέθοδο των «discounted cash flows» (παρούσα αξία των χρηματικών ροών). Το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο καλύπτει τα έτη 2005 έως 2008. Η αξιολόγηση καταλήγει σε μια αξία της ABX-F που αντιστοιχεί στην προαναφερθείσα αρνητική τιμή. Το εν λόγω αποτέλεσμα επιβεβαιώθηκε από την Ernst & Young Transaction Advisory Services, που επανεξέτασε τις εκτιμήσεις της Deloitte.

Θεωρώντας ότι οι δύο αυτοί ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες χρησιμοποιούν συνήθεις και κατάλληλες μεθόδους αξιολόγησης, η Επιτροπή δέχεται ότι η τιμή αντιστοιχούσε στην τιμή της αγοράς και ότι ο αγοραστής της δραστηριότητας Road domestic France δεν έτυχε κρατικής ενίσχυσης για τη συγκεκριμένη εξαγορά.

(199) *Κόστος του σεναρίου εκούσιας εκκαθάρισης:* σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, το κόστος του σεναρίου εκούσιας εκκαθάρισης θα ανερχόταν σε 183 εκατ. ευρώ, δηλαδή [...] εκατ. ευρώ για το αρνητικό ενεργητικό κατά την στιγμή που ελήφθη η απόφαση εκχώρησης και [...] εκατ. ευρώ για άλλα συμπληρωματικά κόστη.

(200) Στο πλαίσιο της εκούσιας εκκαθάρισης, η SNCB θα έπρεπε να «καλύψει» το σύνολο των πιστωτών της εκκαθαριζόμενης εταιρίας που δεν θα καλύπτονταν από τα εκκαθαριζόμενα στοιχεία του ενεργητικού. Συνεπώς είναι θεμιτό να ληφθεί υπόψη το κόστος των [...] εκατ. ευρώ.

(201) Τα λοιπά συμπληρωματικά κόστη που λαμβάνονται υπόψη από τις βελγικές αρχές περιλαμβάνουν ειδικότερα [...] εκατ. ευρώ για το κοινωνικό σχέδιο που θα έπρεπε να υλοποιήσει η SNCB κατά την εκκαθάριση και [...] εκατ. ευρώ για τις ζημίες που θα σημείωνε ο όμιλος ABX κατά την διάρκεια διαπραγμάτευσης του σχεδίου.

(202) Οι δύο αυτές εκτιμήσεις φαίνονται λογικές. Πράγματι, προκειμένου για το κοινωνικό σχέδιο, το ποσό αυτό αντιστοιχεί στο κόστος κοινωνικού σχεδίου [...] ευρώ ανά μισθωτό, κάτι που είναι αποδεκτό. Προκειμένου για τις ζημίες κατά την υλοποίηση του σχεδίου, το εκτιμώμενο ποσό είναι είναι συγκρίσιμο με το επίπεδο των ζημιών που υπολογίζονταν για το 2005 στο επιχειρηματικό σχέδιο της εταιρίας κατά τη στιγμή της εκχώρησης (μεταξύ [...] και [...] εκατ. ευρώ). Οι βελγικές αρχές λαμβάνουν εξάλλου υπόψη στην εκτίμησή τους ένα συμπληρωματικό ποσό 15 εκατ. ευρώ για τις ζημίες του πρώτου τετραμήνου του 2006.

(203) Συνεπώς, δεδομένου ότι η ABX Γαλλία θα έπρεπε να αντιμετωπίσει επιπλέον διάφορες αποζημιώσεις για διακοπές συμβολαίων (κόστους 14 εκατ. ευρώ κατά τις γαλλικές αρχές) και τις συνέπειες, στις άλλες δραστηριότητες του ομίλου, της απώλειας πρόσβασης στη γαλλική αγορά, είναι λογικό να θεωρηθεί ότι η εκούσια εκκαθάριση θα συνεπαγόταν για την SNCB κόστος υψηλότερο από αυτό της εξαγοράς της δραστηριότητας road domestic France από το προσωπικό.

(204) *Κόστος του σεναρίου της δικαστικής εκκαθάρισης* . Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, το κόστος του σεναρίου της δικαστικής εκκαθάρισης ανερχόταν σε 346 εκατ. ευρώ, ή [...] εκατ. ευρώ για το αρνητικό ενεργητικό της εταιρίας κατά την στιγμή που ελήφθη η απόφαση εκχώρησής της, και [...] εκατ. ευρώ για λοιπά συμπληρωματικά κόστη.

(205) Σύμφωνα με την Επιτροπή, σε αντίθεση με την περίπτωση της εκχώρησης ή εκούσιας εκκαθάρισης, δεν είναι δικαιολογημένο να θεωρηθεί ότι, στην περίπτωση της αναγκαστικής εκκαθάρισης, η SNCB φέρει ολόκληρο το βάρος του συνόλου των [...] εκατ. ευρώ που αντιστοιχούν στο αρνητικό ενεργητικό τη στιγμή κατά την οποία ελήφθη η απόφαση εκχώρησης, αφού, εξ ορισμού, δεν θα προσπαθούσε «να καλύψει» τους πιστωτές της θυγατρικής της.

(206) Μεταξύ των άλλων συμπληρωματικών δαπανών οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι, στην περίπτωση αυτή, η SNCB θα μπορούσε να φέρει ένα κίνδυνο [...] μέχρι ύψους 58 εκατ. ευρώ.

(207) Για να στηρίξουν αυτή τη θέση τους, οι βελγικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή διάφορα στοιχεία, ειδικότερα γνώμη των εμπειρογνωμόνων Linklaters et Grand Auzas et Associés, σύμφωνα με την οποία η συγκεκριμένη περίπτωση της δικαστικής εκκαθάρισης θα εξέθετε την SNCB σε πραγματικό και μη αμελητέο κίνδυνο [...] σχετικά με την ευθύνη της.

(208) Η Επιτροπή δεν αρνείται ότι, σε ορισμένες έκτακτες περιστάσεις, ορισμένες εθνικές νομοθεσίες, προβλέπουν τη δυνατότητα για τρίτους να στραφούν κατά των μετόχων μιας εκκαθαριζόμενης επιχείρησης, ειδικότερα αν οι μέτοχοι αυτοί μπορούν να θεωρηθούν [...] και/ή ότι έχουν διαπράξει διαχειριστικά λάθη.

(209) Ωστόσο, στη συγκεκριμένη περίπτωση, μολονότι η δυνατότητα αυτή υπάρχει στο γαλλικό δίκαιο και οι βελγικές αρχές υπέβαλαν ορισμένες ενδείξεις σχετικά με ένα τέτοιο κίνδυνο, δεν αρκούν για να άρουν τις αμφιβολίες που εκφράστηκαν, κατά τη διεύρυνση της διαδικασίας του Απριλίου 2005 στην παρούσα υπόθεση. Η Επιτροπή συμπεραίνει συνεπώς ότι δεν μπορεί, στη συγκεκριμένη περίπτωση, να γίνει δεκτό το κόστος των 58 εκατ. ευρώ του σεναρίου, που συνδέεται σύμφωνα με τις βελγικές αρχές με τον κίνδυνο [...].

(210) Κατά τον ίδιο τρόπο, η Επιτροπή θεωρεί ότι, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη το ιδιαίτερο καθεστώς της SNCB, δεν είναι πιθανό το κόστος χρηματοδότησης της SNCB να επηρεαζόταν ουσιωδώς από την ενδεχόμενη δικαστική εκκαθάριση της δραστηριότητας

road domestic France, αντίθετα με ότι υποστηρίζουν οι βελγικές αρχές. Αντίθετα, είναι πιθανό να γίνει δεκτό ότι η εκκαθάριση αυτή θα αντιπροσώπευε συμπληρωματικό κόστος για τη χρηματοδότηση του τραπεζικού χρέους του ομίλου ABX, για το μέγιστο ποσό 7 εκατ. ευρώ που υπολογίζουν οι βελγικές αρχές.

(211) Η προσομοίωση των βελγικών αρχών λαμβάνει επίσης υπόψη την επίδραση στις ανάγκες για κεφάλαια κίνησης του ομίλου, με την αιτιολογία ότι οι πιστωτές του συνόλου του ομίλου θα μπορούσαν, μετά την εκκαθάριση της δραστηριότητας road domestic France, να απαιτήσουν τη δραστική μείωση των προθεσμιών πληρωμής τους. Η εκτίμηση του φαινομένου αυτού σε 45 εκατ. ευρώ, που βασίζεται στην υπόθεση της μείωσης κατά μιας εβδομάδας της μέσης προθεσμίας πληρωμής που παρέχουν οι προμηθευτές, δηλαδή κατά περίπου 15 %, φαίνεται αποδεκτή. Ακόμη και αν η επίδραση μπορεί να είναι μικρότερη για τους πελάτες των θυγατρικών του ομίλου των οποίων τα οικονομικά είναι σε καλή κατάσταση, θα μπορούσε να είναι μεγαλύτερη από μιας εβδομάδας για τους πελάτες άλλων θυγατρικών που αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα κατά τη στιγμή της εκκαθάρισης της δραστηριότητας στη Γαλλία.

(212) Τέλος, οι βελγικές αρχές θεωρούν ότι η εκκαθάριση της δραστηριότητας road domestic France θα συνεπαγόταν επίσης απώλεια πελατών 5 έως 30 % τη χρονιά της εκκαθάρισης στις άλλες δραστηριότητες του ομίλου. Προκειμένου για ένα όμιλο που παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες στην Ευρώπη, και του οποίου οι διάφορες δραστηριότητες έχουν ισχυρή αλληλεξάρτηση, είναι λογικό να θεωρείται ότι η δικαστική εκκαθάριση θα συνεπαγόταν την επιδείνωση της εικόνας της επιχείρησης και απώλειες για τις λοιπές δραστηριότητες του ομίλου, πόσο μάλλον όταν η δραστηριότητα και/ή η χώρα είναι γειτονικές με τη δραστηριότητα και τη χώρα της εταιρίας που βρίσκεται υπό εκκαθάριση, όπως συμβαίνει στους υπολογισμούς των βελγικών αρχών. Η συγκεκριμένη επιχειρηματολογία δεν ισχύει για την περίπτωση της εξαγοράς της εταιρίας από το προσωπικό. Πράγματι, αφενός η λύση αυτή προστατεύει την εικόνα του ομίλου. Αφετέρου, η σύμβαση εκχώρησης της δραστηριότητας road domestic περιέχει συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ της εταιρίας που συγκεντρώνει τις δραστηριότητες οι οποίες εκχωρούνται με την εξαγορά της εταιρίας από το προσωπικό της και τις διεθνείς δραστηριότητες της ABX-F που παραμένουν στον όμιλο ABX, μέσω του οποίου οι πελάτες της τελευταίας διατηρούν πρόσβαση σε μια υπηρεσία στη Γαλλία. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι είναι δύσκολο να επιβεβαιωθούν απώλειες πελατείας μέχρι 30 %. Έτσι, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι οι διάφορες θυγατρικές του ομίλου μοιράζονται διάφορους σημαντικούς πελάτες, και λαμβανομένου υπόψη του σχετικού βάρους της Γαλλίας στις διεθνείς δραστηριότητες του ομίλου στη Γαλλία, τη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες (που είναι μεταξύ 14 και 36 %), αντί για επιπλέον κόστος 112 εκατ. ευρώ που υπολογίζουν οι βελγικές αρχές, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι συνετό να ληφθεί υπόψη μια θεωρητική αξία κόστους που να αντιστοιχεί σε μέγιστες απώλειες 20 % της πελατείας τον πρώτο χρόνο στις δραστηριότητες που θίγονται περισσότερο, δηλαδή 75 εκατ. ευρώ, για την αξιολόγηση της επίδρασης αυτού του φαινομένου.

(213) Είναι επίσης λογικό να γίνει η δεκτή η υπόθεση ότι η συγκεκριμένη μείωση δραστηριότητας θα οδηγούσε τον όμιλο να μειώσει το προσωπικό του, αφού, για να αποφύγει υπερβολικά μεγάλη μείωση του ακαθάριστου περιθωρίου της, η επιχείρηση θα μπορούσε να απολύσει και συμπληρωματικό προσωπικό. Οι βελγικές αρχές αξιολόγησαν το συμπληρωματικό αυτό κόστος σε 35 εκατ. ευρώ. Δεδομένου ότι το εύρος και συνεπώς το κόστος των σχετικών απολύσεων θα ακολουθούσε το εύρος της απώλειας της δραστηριότητας, η ίδια προσεκτική υπόθεση με την παραπάνω οδηγεί σε θεωρητική αξία των δύο τρίτων του συγκεκριμένου κόστους, δηλαδή 24 εκατ. ευρώ.

(214) Συνολικά, η Επιτροπή εκτιμά ότι αντί για τα 346 εκατ. ευρώ που παρουσιάζουν οι βελγικές αρχές, μπορεί να θεωρηθεί ότι τη περίπτωση της δικαστικής εκκαθάρισης της δραστηριότητας road domestic στη Γαλλία θα αντιπροσώπευε για την SNCB κόστος τουλάχιστον 7 + 45 + 75 + 24, δηλαδή 151 εκατ. ευρώ (εκτός ενδεχομένου [...]), το οποίο είναι ανώτερο από το κόστος του σεναρίου που επέλεξε η SNCB.

(215) *Συμπέρασμα* : Μετά την παρούσα ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι η επιλογή της SNCB να εκχωρήσει στους εργαζόμενους τη δραστηριότητα road domestic France και ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιήθηκε μπορούν να θεωρηθούν σύμφωνες με την επιλογή που θα είχε κάνει ένας ιδιώτης επενδυτής με οδηγό αποκλειστικά οικονομικούς λόγους, και συνεπώς η συγκεκριμένη πράξη δεν περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(216) Η Επιτροπή βασίστηκε για την παραπάνω ανάλυση μόνο στις υποθέσεις που της φάνηκαν λογικές και επαρκώς δικαιολογημένες. Οι εκτιμήσεις αυτές δείχνουν ότι η απόκλιση μεταξύ του σεναρίου που επέλεξε η SNCB και των εναλλακτικών εκκαθαρίσεων θα ήταν ύψους τουλάχιστον 13 εκατ. ευρώ, κάτι που καλύπτει σαφώς το ενδεχόμενο περιθώριο λάθους των εκτιμήσεων που έγιναν δεκτές μετά τη σχετική ανάλυση.

6.1.7. *Πώληση της ABX-WW*

(217) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η SNCB προέβη σε ενδελεχή αναζήτηση αγοραστή της ABX-WW, ιδιαίτερα μέσω ειδικευμένης εταιρίας.

(218) Σχετικά με την τιμή και τους όρους πώλησης της ABX-Worldwide, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την έκθεση της KPMG, στην οποία ανατέθηκε να ελέγξει την οικονομική πτυχή της προσφοράς πώλησης όλων των στοιχείων του ενεργητικού που είχαν παραμείνει στην ABX-WW, όπως περιγράφεται παραπάνω.

(219) Στην έκθεσή της ([72]), η KPMG βασίζεται κυρίως στη σύγκριση δύο μεθόδων αξιολόγησης: τη μέθοδο του «discounted cash flow» (παρούσα αξία των χρηματικών ροών) που συνίσταται στον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας των προεξοφλημένων μελλοντικών εσόδων, και τη μέθοδο των «capitalised earnings» (προσδιορισμός της αξίας με την κεφαλαιοποίηση των κερδών) που συνίσταται στη σύγκριση διαφόρων επιπέδων προεξοφλημένων εσόδων (CA, EBITDA, EBIT …) για μια επιχείρηση σε σχέση με άλλες του ίδιου τομέα εφαρμόζοντας τους πολλαπλασιαστικούς συντελεστές της εξεταζόμενης αγοράς.

(220) Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι ο εμπειρογνώμονας πραγματοποίησε ανάλυση σε βάθος της εκχώρησης και χρησιμοποίησε αναγνωρισμένες μεθόδους υπολογισμού για αυτό το είδος δίκαιης αποτύπωσης των οικονομικών στοιχείων,

([72]) KPMG: Project Yvan — Valuation summary, Presentation to NMBS/SNCB Holding NV/SA, 26 May 2005 v2.2.

η Επιτροπή εκτιμά ότι το τελικό συμπέρασμα της KPMG, σύμφωνα με την οποία «*the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value*» (*Οι όροι πώλησης που προτείνονται στην Yvan είναι δίκαιοι και λογικοί και αντιπροσωπεύουν μια δίκαιη τιμή της αγοράς*). Συμπεραίνει συνεπώς ότι η εκχώρηση της ABX WW, εφόσον γίνει στην τιμή που έχει συμφωνηθεί και με την επιφύλαξη των συνηθισμένων και οικονομικά δικαιολογημένων προσαρμογών σε περίπτωση εκχώρησης, δεν θα περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης υπέρ του αγοραστή.

(221) Οι όροι πώλησης διασφαλίζουν για το Βέλγιο μια τιμή πώλησης και μια δέσμευση ουσιώδους συνεισφοράς από την πλευρά της Yvan που μειώνουν τη δημόσια δαπάνη στο Βέλγιο για τον εν λόγω φάκελο. Διασφαλίζουν επίσης, στην πράξη, την ουσιαστική εκχώρηση από την SNCB του συνόλου των δραστηριοτήτων του ομίλου ABX.

6.2. **Συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την αναδιάρθρωση**

(222) Η Επιτροπή εξετάζει στη συνέχεια το συμβιβάσιμο των κρατικών ενισχύσεων που εντόπισε έναντι των κατευθυντήριων της γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων. Η αρχική κοινοποίηση των βελγικών αρχών υποβλήθηκε το 2003 και οδήγησε σε κίνηση της διαδικασίας τον Ιούλιο του 2003, βάσει των κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων του 1999 ([73]) (στο εξής κατευθυντήριες γραμμές του 1999). Ωστόσο, αφενός, η ενημέρωση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, που είναι μεταγενέστερη από την έναρξη ισχύος των νέων κατευθυντηρίων γραμμών, προβλέπει την ουσιώδη αύξηση του ποσού της ενίσχυσης που είχε υπολογισθεί αρχικά. Αφετέρου,. φαίνεται από την προηγούμενη ανάλυση ότι η SNCB χορήγησε παράνομες ενισχύσεις στον όμιλο ABX. Λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων αυτών στοιχείων και των σημείων 103 και 104 των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ([74]) (στο εξής κατευθυντήριες γραμμές του 2004), η Επιτροπή εξετάζει το σύνολο των ενισχύσεων αυτών βάσει του τελευταίου κειμένου λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα το γεγονός ότι η αρχική κοινοποίηση του σχεδίου είχε γίνει έναντι των κατευθυντηρίων γραμμών του 1999. Σε κάθε περίπτωση, η ανάλυση που ακολουθεί αποδεικνύει ότι οι εξεταζόμενες ενισχύσεις μπορούν να κηρυχθούν συμβατές με τους ίδιους όρους τόσο βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 1999 όσο και των κατευθυντήριων γραμμών του 2004

6.2.1. *Επιλεξιμότητα*

(223) Η Επιτροπή διαπιστώνει, βάσει διάφορων κατάλληλων ενδείξεων, ότι ο όμιλος ABX, στο σύνολό του, θα πρέπει να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση με την έννοια του σημείου 11 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004. Πράγματι, αφενός οι λειτουργικές ζημίες του ομίλου διευρύνθηκαν κατά τη διάρκεια των ετών 2001 και 2002 για να φθάσουν τα 50 εκατ. ευρώ το 2002. Επίσης, επιδεινώθηκαν και οι ζημίες, αφού το καθαρό αποτέλεσμα επιδεινώθηκε από - 73 εκατ. ευρώ το 2000 σε — 186 εκατ. ευρώ το 2002· οι χρηματοδοτικές επιβαρύνσεις αυξήθηκαν κατά την ίδια περίοδο από 15 σε 41 εκατ. ευρώ, ενώ το χρέος αυξήθηκε από 442 σε 512 εκατ. ευρώ. Αφετέρου, και κυρίως, οι δραστηριότητες του ομίλου ABX στη Γερμανία, τη Γαλλία και τις Κάτω Χώρες αντιμετώπισαν σοβαρές οικονομικές δυσκολίες, που περιγράφονται στην απόφαση για την έγκριση ενίσχυσης διάσωσης της ABX και για το λόγο αυτό αποτελούν αναμφισβήτητα προβληματικές επιχειρήσεις, όπως διαπίστωσε και η Επιτροπή στην εν λόγω απόφαση ([75]). Όμως, οι οντότητες αυτές διαδραμάτισαν κεντρικό ρόλο, εκείνη την εποχή στη στρατηγική του ομίλου ABX και στην δυνατότητά του να παρέχει ολοκληρωμένες υλικοτεχνικές υπηρεσίες μεταφορών στην Ευρώπη. Εξάλλου, συνέβαλαν αποφασιστικά (κατά περίπου 60 % το 2002) στον κύκλο εργασιών του ομίλου, έτσι ώστε οι σοβαρές δυσκολίες των εν λόγω οντοτήτων να αποτελούν απειλή για την επιβίωσή του στο πλαίσιο εκείνης της εποχής.

(224) Η Επιτροπή θεωρεί εξάλλου ότι ο υπόλοιπος όμιλος ABX δεν μπορούσε να συμβάλει περισσότερο στη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσής της.

(225) Πράγματι, οι βελγικές αρχές ανέφεραν ότι η ABX-WW προσέφερε 24,3 εκατ. ευρώ, μέσω εκχωρήσεων, εξωτερικών χρηματοδοτήσεων και κερδών παραγωγικότητας (ειδικότερα στην Ιταλία, τη Γερμανία, την Πορτογαλία, τις Κάτω Χώρες και την Ισπανία), που επέτρεψαν να χρηματοδοτηθεί εν μέρει η αναδιάρθρωση του ομίλου.

(226) Οι εν λόγω πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων, σε συνδυασμό με τα εσωτερικά μέτρα ορθολογικοποίησης, μειώνουν ουσιωδώς το εύρος του ομίλου ABX: ο αριθμός των εγκαταστάσεων θα μειωθεί κατά 31 %, ο κύκλος εργασιών κατά 21 %, το προσωπικό (ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης) κατά 40 % και η επιφάνεια των αποθηκευτικών χώρων κατά 54 %. Οι αριθμοί αυτοί είναι σημαντικότεροι στη Γερμανία με μειώσεις που φθάνουν ως το 69 %, πριν από τις δεσμεύσεις που ανέλαβε το Βέλγιο το Νοέμβριο του 2005. Μπορεί να θεωρηθεί ότι με συμπληρωματικές εκχωρήσεις περιουσιακών στοιχείων θα μπορούσε να επιτευχθεί η βιωσιμότητα της δραστηριότητας του ομίλου ως δικτύου ολοκληρωμένων υλικοτεχνικών υπηρεσιών διαφόρων τρόπων μεταφοράς στην Ευρώπη.

(227) Εξάλλου, οι υγιείς οντότητες του ομίλου στήριξαν τις υπόλοιπες προβληματικές οντότητες, συμβάλλοντας έτσι στην εξυγίανσή τους. Για παράδειγμα, η ABX LOGISTICS (Belgium) NV/SA παραιτήθηκε από απαίτηση κατά της ABX Pays-Bas ύψους 10,6 εκατ. ευρώ.

(228) Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι το σύνολο του ομίλου, που ενοποίησε το ταμείο του από το 2001, έχει αρνητικά ταμειακά διαθέσιμα [...] αφού οι ροές των κερδοφόρων δραστηριοτήτων απορροφώνται από τις ελλειμματικές δραστηριότητες.

(229) Πράγματι, η κατάσταση της ταμειακής γραμμής του cash pool είναι πάντα αρνητική και συχνά κοντά στο επιτρεπόμενο ανώτατο όριο ύψους [...] εκατ. ευρώ (για παράδειγμα:-[...] εκατ. ευρώ τον Ιούνιο του 2005) και ο όμιλος χρωστά [...] βραχυπρόθεσμα:

([73]) ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.

([74]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

([75]) Απόφαση της 21.1.2003, αριθ. C(2003) 245: Κρατική ενίσχυση N 769/2002, Ενίσχυση Διάσωσης της ABX Logistics (θυγατρικές F, D, NL και όμιλος). Δημοσιεύθηκε στην ακόλουθη ηλεκτρονική διεύθυνση της Επιτροπής: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-2002/n769-02-fr.pdf.

Ενοποιημένη ταμειακή κατάσταση της ABX LOGISTICS Worldwide S.A.

Εκατ. ευρώ

	31.12.2003	31.12.2004	30.06.2005
Τραπεζικοί τρεχούμενοι λογαριασμοί	[...]	[...]	[...]
Μακροπρόθεσμα δάνεια που λήγουν μέσα στη χρονιά	[...]	[...]	[...]
Βραχυπρόθεσμο τραπεζικό ακάλυπτο	[...]	[...]	[...]
Καθαρή ταμειακή θέση	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Τέλος, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, μολονότι η εταιρία χαρτοφυλακίου ABX-WW δημιουργήθηκε μόλις το 2003, ο όμιλος, ως οικονομική οντότητα δεν αποτελεί νέα επιχείρηση με την έννοια των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, αφού δημιουργήθηκε από τη συγκέντρωση πολλών προϋπαρχουσών οντοτήτων που δραστηριοποιούνταν στον ίδιο τομέα και η νέα δομή του ομίλου δημιουργήθηκε ακριβώς για να συμβάλει στην αναδιάρθρωσή του.

6.2.2. *Επιστροφή στη βιωσιμότητα*

(231) Οι προβλέψεις για την ABX-WW, ABX-D και–NL, όπως αναφέρονται στο παραπάνω περιγραφικό μέρος και βάσει ρεαλιστικών υποθέσεων, προβλέπουν επιστροφή στη βιωσιμότητα μεταξύ του 2006 και του 2007.

(232) Εξάλλου, τα οικονομικά αποτελέσματα βελτιώθηκαν σαφώς μετά το 2002, έτος κατά το οποίο εκπονήθηκε το σχέδιο αναδιάρθρωσης. Στο επίπεδο της ABX LOGISTICS Worldwide S.A., πρόκειται για βελτίωση του λειτουργικού αποτελέσματος (EBIT) από −28,7 εκατ. ευρώ (2002) σε + 11,6 εκατ. ευρώ (2004). Το λειτουργικό αποτέλεσμα της ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (εκτός Air&Sea) εξελίχθηκε από−32,0 εκατ. ευρώ σε −[...] εκατ. ευρώ την ίδια περίοδο και εκείνο της ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV αγγίζει την κερδοφορία περνώντας από −6,7 εκατ. ευρώ σε −[...] εκατ. ευρώ.

(233) Πέρα από την αναμφισβήτητη αυτή οικονομική ανάκαμψη, που παρατηρείται κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, φαίνεται από το περιγραφικό μέρος ότι ο όμιλος ABX έχει προφανώς υποστεί πραγματική οργανική αναδιάρθρωση, έτσι ώστε να αποκατασταθεί σε βάθος χρόνου η βιωσιμότητά του.

(234) Τέλος, η Επιτροπή θεωρεί ότι η υπογραφή προσυμφώνου πώλησης για το σύνολο του ομίλου ABX LOGISTICS WW, που καθιστά την εκχώρηση υποχρεωτική με την επιφύλαξη της έγκρισής της και των συνήθων όρων σε περίπτωση εκχώρησης, σε συνδυασμό με ουσιώδεις επενδυτικές δεσμεύσεις από την πλευρά του ιδιώτη αγοραστή, αποτελεί συμπληρωματική καθοριστική ένδειξη για την ποιότητα του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου ABX και για την επιστροφή του σε διατηρήσιμη βιωσιμότητα.

6.2.3. *Πρόληψη μη απαραίτητων νοθεύσεων του ανταγωνισμού*

(235) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004, πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα για να αμβλύνουν, στο μέτρο του δυνατού, τις αρνητικές συνέπειες της ενίσχυσης για τους ανταγωνιστές. Διαφορετικά, η ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί αντίθετη προς το κοινό συμφέρον.

(236) Ο όμιλος ABX έχει ήδη δεσμευθεί να μειώσει σημαντικά την παραγωγική του ικανότητα. Όπως προαναφέρθηκε, ως το τέλος της αναδιάρθρωσης, θα μειώσει σημαντικά τον αριθμό των εγκαταστάσεων για τις δραστηριότητές του, τους αποθηκευτικούς του χώρους, τον κύκλο εργασιών του ή ακόμη και το προσωπικό του, ώστε οι μειώσεις στο επίπεδο της ABX-WW να φθάσουν ως το 54 %, στο επίπεδο της ABX-D ως το 69 %, στο επίπεδο της ABX-NL ως το 44 % και στο επίπεδο της ABX-F ως το 76 % (ιδίως με τη μορφή εκχώρησης και κλεισίματος πρακτορείων). Οι μειώσεις αυτές θα ενισχυθούν ακόμη περισσότερο, στη γερμανική αγορά, με συμπληρωματικές δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι βελγικές αρχές το [...] 2005. Οι μειώσεις αυτές, που ξεπερνούν εκείνες που προβλέπονταν στο αρχικό σχέδιο, θα ελευθερώσουν αντίστοιχα μερίδια αγοράς υπέρ των ανταγωνιστών.

(237) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω κλεισίματα και εκχωρήσεις μπορούν να θεωρηθούν αναλογικά, λαμβάνοντας υπόψη τόσο την ποσοτική τους σημασία, το χαμηλό υπολειπόμενο μερίδιο αγοράς του ομίλου ABX στη μεταφορά εμπορευμάτων (λιγότερο από 2 % στη Γερμανία, 1 % στις Κάτω Χώρες το 2002) την αναγκαιότητα, για να διατηρηθεί μια βιώσιμη δραστηριότητα υλικοτεχνικών υπηρεσιών για μεταφορές με διαφορετικά μέσα στην Ευρώπη, να υπάρχει ένα ελάχιστο δίκτυο σε διάφορες χώρες της Ευρώπης, και τέλος το γεγονός ότι η αγορά των υλικοτεχνικών υπηρεσιών των μεταφορών δεν παρουσιάζει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα και βρίσκεται σε ανάπτυξη, όπως αναλύθηκε στο κεφάλαιο 2.2. Υπενθυμίζεται ότι ο όμιλος ABX δεν διαθέτει σχεδόν καθόλου μεταφορικά μέσα και συνεπώς δεν δραστηριοποιείται ως οδικός μεταφορέας.

(238) Εξάλλου, η Επιτροπή έλεγξε ότι, βάσει των πληροφοριών που υπέβαλαν οι βελγικές αρχές, ένα ουσιώδες τμήμα της μείωσης των παραγωγικών ικανοτήτων αφορά δραστηριότητες που συνεισέφεραν βραχυπρόθεσμα. Οι συμπληρωματικές αυτές μειώσεις αφορούν περίπου 19 % επί συνόλου 31 % των μειώσεων των εγκαταστάσεων, 12 % επί συνόλου 21 % των μειώσεων του κύκλου εργασιών, 15 % επί συνόλου 40 % των μειώσεων προσωπικού και 40 % επί συνόλου 54 % των μειώσεων αποθηκευτικών χώρων.

6.2.4. *Περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο απαραίτητο*

(239) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 απαιτούν το ύψος και η ένταση της ενίσχυσης να περιορίζονται στο ελάχιστο απαραίτητο.

(240) Ως προς το σημείο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει, πρώτον, ότι με την αναδιάρθρωση του κεφαλαίου ο όμιλος έχει δείκτη χρεών προς ίδια κεφάλαια 80 %, μετά την υλοποίηση των κοινοποιηθέντων μέτρων. Ο δείκτης αυτός θα ανερχόταν σε 155 % μετά την εξάλειψη των άυλων περιουσιακών στοιχείων ύψους 146 εκατ. ευρώ που περιλαμβάνονται στους λογαριασμούς του ομίλου.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., Ενοποιημένος ισολογισμός

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05 πριν τη μετατροπ-η	31.12.05-μετά τη μετατροπ-ή	31.12.05-μετά τη μετατροπή και εξάλειψη της «φήμης και πελατείας»	31.12.06	31.12.07
Ενοποιημένα ίδια κεφάλαια	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Χρέη	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Δείκτης χρέους	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

(241) Η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη ο δεύτερος αριθμός του 155 %, δεδομένου ότι τα εν λόγω άυλα περιουσιακά στοιχεία προέρχονται σε μεγάλο βαθμό από την αρχική αγορά της ABX-D ([...] εκατ. ευρώ) και NL ([...] εκατ. ευρώ), των οποίων η παραγωγική ικανότητα θα μειωθεί σημαντικά κατά την αναδιάρθρωση (κάτι που ενισχύεται από τις δεσμεύσεις [...] για τη μείωση της παρουσίας στη Γερμανία που ανέλαβαν οι βελγικές αρχές το Δεκέμβριο του 2005). Οι βελγικές αρχές θεωρούν εξάλλου ότι η υλοποίηση των μέτρων αναδιάρθρωσης θα οδηγήσει στους λογαριασμούς της SNCB [...] την πλήρη εξάλειψη των άυλων περιουσιακών στοιχείων για τις γερμανικές και ολλανδικές θυγατρικές.

(242) Ωστόσο, οι εν λόγω δύο δείκτες 80 και 155 % παραμένουν σημαντικά ανώτεροι από τους αντίστοιχους δείκτες των ανταγωνιστών που είναι συγκρίσιμοι με τον όμιλο ABX. Για παράδειγμα, ο μέσος όρος (σταθμισμένος με τον κύκλο εργασιών) των δεικτών των εν λόγω ανταγωνιστών είναι της τάξης του 43 % (και θα μειωνόταν σε 16 % λαμβάνοντας υπόψη την εταιρία DPWN, που δεν φαίνεται ωστόσο επαρκώς συγκρίσιμη ώστε να επιλεγεί).

(243) Αυτό σημαίνει ότι ο όμιλος ABX θα έχει χαμηλότερη κεφαλαιακή διάρθρωση σε σχέση με το μέσο όρο του τομέα και δεν διαθέτει λόγω της χρηματοδοτικής διάρθρωσης, πλεονάζοντα κεφάλαια.

(244) Δεύτερον, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η καθαρή ταμειακή κατάσταση της ABX-WW είναι αρνητική από το 2003, έτσι ώστε ο όμιλος ABX δεν διαθέτει ταμειακό πλεόνασμα.

(245) Τρίτον, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η τιμή που πρέπει να λάβει η SNCB για την πώληση των μετοχών της ABX WW συμβάλλει στη μείωση του πραγματικού ύψους της ενίσχυσης. Πράγματι, θα ήταν ισοδύναμο, για τον όμιλο και τους ανταγωνιστές του, καθώς και για την SNCB και την Yvan, η ενίσχυση της SNCB να μειωθεί ισόποσα, η πώληση να πραγματοποιηθεί σε συμβολική τιμή, και η αντίστοιχη χρηματοδότηση να χορηγηθεί απευθείας από τον αγοραστή.

(246) Εξάλλου, η Επιτροπή πρέπει επίσης να διασφαλίσει ότι ο αποδέκτης της ενίσχυσης συμβάλλει ουσιωδώς στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, με δικά του κεφάλαια ή με εξωτερική χρηματοδότηση βάσει των όρων της αγοράς.

(247) Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή ξεκινάει καθορίζοντας το συνολικό κόστος της αναδιάρθρωσης, χωρίς τα κέρδη παραγωγικότητας και τις μειώσεις των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης.

Καθαρό κόστος της αναδιάρθρωσης

Απολύσεις, κλεισίματα	- 49,0
Ανάγκες χρηματοδότησης κατά την αναδιάρθρωση (χωρίς τα κέρδη παραγωγικότητας)	- 121,0
Χρέη προς την SNCB (πριν από το 2002)	- 60,0
Τόκοι επί των χρεών προς την SNCB (χρέη πριν από το 2002 + ενίσχυση διάσωσης)	- 8,0
Αποπληρωμές χρεών και δανείων μετά από αποσύρσεις τραπεζών	[...]
Αποπληρωμές από την Yvan άλλων εγγυήσεων και απαιτήσεων στους πιστωτές της ABX	[...]
Μείωση των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης	29,1
Σύνολο	- 296,6

(248) Σχετικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι δικαιολογημένο να ληφθούν υπόψη τα κόστη που περιλαμβάνονται στον παραπάνω πίνακα, ιδίως για τους ακόλουθους λόγους:

(α) Το ποσό των 49 εκατ. ευρώ αντιστοιχεί σε κόστη που απορρέουν άμεσα από την αναδιάρθρωση, όπως οι αποζημιώσεις πώλησης ή το κόστος κλεισίματος θυγατρικών·

(β) Το ποσό των 121 εκατ. ευρώ αντιστοιχεί της ανάγκες χρηματοδότησης (ή cash-drain) των οντοτήτων υπό αναδιάρθρωση κατά τη διάρκεια των ετών 2003 έως 2005. Αντιστοιχεί κυρίως στο EBITDA διορθωμένο με της απαραίτητες επενδύσεις για την αναδιάρθρωση, της χρηματοδοτικές επιβαρύνσεις και ορισμένα έκτακτα

στοιχεία. Η Επιτροπή έλεγξε, βάσει πληροφοριών που υπέβαλαν οι βελγικές αρχές, ότι οι επενδύσεις που λαμβάνονται υπόψη συνίστανται κυρίως σε επενδύσεις πληροφορικής, και παραμένουν σε κάθε περίπτωση μικρότερες από το ύψος των αποσβέσεων. Οι επενδύσεις πληροφορικής αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο της αναδιοργάνωσης και της βελτίωσης της παραγωγικότητας του ομίλου. Οι βελγικές αρχές επιβεβαίωσαν εξάλλου ότι οι επενδύσεις αυτές δεν οδηγούν σε αύξηση της παραγωγικής ικανότητας. Η Επιτροπή διασφάλισε της ότι τα έκτακτα στοιχεία περιλαμβάνουν κυρίως κόστη σχετικά με την αναδιάρθρωση της επιχείρησης. Και στην περίπτωση αυτή πρόκειται για την αναδιοργάνωση και μέτρα παραγωγικότητας (απολύσεις από βασικές θέσεις, μέτρα νομικής απλοποίησης, λοιπά μέτρα παραγωγικότητας…) που είναι απαραίτητα εν όψει της επιστροφής στη βιωσιμότητα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το κόστος που αντιπροσωπεύει το cash-drain κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης, δηλαδή 150,9 εκατ. ευρώ, μειώνεται κατά τα θετικά αποτελέσματα που αναμένονται από την αναδιάρθρωση και δημιουργούν θετική ταμειακή ροή την ίδια περίοδο 29,9 εκατ. ευρώ, έτσι ώστε το καθαρό κόστος που παρουσιάζεται εδώ ανέρχεται σε 121 εκατ. ευρώ.

(γ) Οι λοιπές χρηματοδοτικές ανάγκες ως τα τέλη του 2005 θα καλυφθούν πριν την εκχώρηση της ABX-WW ώστε να αποκατασταθεί η χρηματοδοτική διάρθρωση του ομίλου. Αφορούν είτε τα χρέη προς την SNCB που θα μετατραπούν σε μετοχικό κεφάλαιο (60 εκατ. ευρώ) και τους σχετικούς τόκους (8 εκατ. ευρώ) είτε τη διακοπή των τραπεζικών πιστωτικών γραμμών που σημειώθηκαν την περίοδο 2003 έως 2005 ([...] εκατ. ευρώ), είτε τέλος την ανάληψη των υφισταμένων εγγυήσεων και απαιτήσεων από την Yvan ([...] εκατ. ευρώ) ·

(δ) Η μείωση των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης είναι αποτέλεσμα της καλύτερης διαχείρισης των εμπορικών σχέσεων του ομίλου με τους πελάτες και τους προμηθευτές του, και μειώνει το κόστος της αναδιάρθρωσης.

(249) Για τη χρηματοδότηση των μέτρων αυτών, ο όμιλος ABX κινητοποίησε ορισμένους ίδιους πόρους ή εξωτερικούς πόρους που έλαβε με όρους της αγοράς. Προέρχονται κυρίως από την πώληση περιουσιακών στοιχείων σε τρίτους (24,2 εκατ. ευρώ), την ήδη περιγραφείσα εξαγορά δραστηριοτήτων στις οντότητες υπό αναδιάρθρωση από υγιείς οντότητες της ABX ή από την εταιρία χαρτοφυλακίου ABX-WW (22,6 εκατ. ευρώ) και την παραίτηση από πιστώσεις καθώς και τη χρηματοδότηση που χορήγησαν τα υγιή μέρη του ομίλου (10,6 + 6 εκατ. ευρώ). Οι προσπάθειες αυτές που κατέβαλαν οι υγιείς οντότητες του ομίλου αποτελούν μια πραγματική συνεισφορά από την πλευρά του δικαιούχου, που είναι ο όμιλος στο σύνολό του. Προστίθενται η χρηματοδότηση της Yvan ([...] εκατ. ευρώ). Το σύνολο της ίδιας αυτής συμμετοχής ανέρχεται σε [...] εκατ. ευρώ.

(250) Από την προηγούμενη ανάλυση συνάγεται ότι το ποσοστό της ίδιας συνεισφοράς του δικαιούχου ανέρχεται σε τουλάχιστον 43,4 % των αναγκών αναδιάρθρωσης. Στην παρούσα περίπτωση, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να δεχθεί ίδια συνεισφορά χαμηλότερη από 50 %, λόγω ειδικότερα: των ιδιαίτερων δυσκολιών του πλαισίου της αναδιάρθρωσης (από την οποία εξαρτώνται άμεσα 13.000 θέσεις απασχόλησης στην Ευρώπη), της σημασίας των μειώσεων παραγωγικής ικανότητας (που ανέρχονται ως 50 % και αφορούν κυρίως δραστηριότητες που συνεισφέρουν βραχυπρόθεσμα), του κινδύνου που θα συνεπαγόταν μια συμπληρωματική μείωση για τη βιωσιμότητα του δικτύου υλικοτεχνικών υπηρεσιών για τις διεθνείς μεταφορές ABX-WW, του γεγονότος ότι η αρχική κοινοποίηση υποβλήθηκε βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 1999, που δεν προέβλεπαν ελάχιστο ποσοστό ιδιωτικοποίησης της ABX-WW, που αποτελεί επίσης καθοριστικό στοιχείο για την βιωσιμότητα του ομίλου και της έλλειψης μελλοντικών ενισχύσεων προς τον όμιλο.

(251) Και άλλα στοιχεία αποδεικνύουν ότι οι αγορές πιστεύουν ότι είναι εφικτή η επιστροφή στη βιωσιμότητα, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004. Για παράδειγμα, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο όμιλος ABX μπόρεσε να λάβει από πιστωτικό ίδρυμα πιστωτική γραμμή [...] εκατ. ευρώ, με εγγύησης της SNCB, που δεν ελήφθη υπόψη στον παρόντα υπολογισμό της συνεισφοράς του δικαιούχου, για λόγους σύνεσης, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν μπόρεσε, βάσει των προμηθειών που καταβλήθηκαν στην τράπεζα και τη SNCB, να αποκλείσει ανεπιφύλακτα την ύπαρξη ενδεχόμενου στοιχείου ενίσχυσης. Εξάλλου, οι ιδιωτικές τράπεζες συνεχίζουν να χορηγούν στον όμιλο ABX, χωρίς δημόσια εγγύηση, βραχυπρόθεσμες πιστώσεις σημαντικού ύψους.

(252) Η Επιτροπή εκτιμά συνεπώς ότι τηρείται ο όρος σύμφωνα με τον οποίο η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο απαραίτητο και η επιχείρηση πρέπει να συμβάλει ουσιωδώς στο κόστος της αναδιάρθρωσης από τους ιδίους πόρους της.

6.2.5. *Αρχή της μοναδικής ενίσχυσης*

(253) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το δίκτυο ABX δημιουργήθηκε από το 1998 και η Επιτροπή δεν ενέκρινε ποτέ ενισχύσεις αναδιάρθρωσης του δικτύου πριν την προηγούμενη απόφαση.

(254) Η Επιτροπή θεωρεί εξάλλου ότι η προβλεπόμενη ιδιωτικοποίηση του ομίλου ABX, αναμένεται όχι μόνο να διασφαλίσει την επιστροφή του σε διατηρήσιμη βιωσιμότητα, αλλά και την αρχή της «μοναδικής ενίσχυσης», καθιστώντας ελάχιστα πιθανή την εκ νέου χορήγηση δημόσιων πόρων στην επιχείρηση που έχει καταστεί ιδιωτική.

6.2.6. *Συμπέρασμα*

(255) Βάσει των παραπάνω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την SNCB στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του ομίλου ABX συμβιβάζονται με κριτήρια των κατευθυντηρίων γραμμών το 1999 όπως και του 2004, και συνεπώς συμβιβάζονται με το άρθρο 87, παράγραφος 3 της Συνθήκης. Σημειώνεται ιδιαίτερα ότι τα υγιή τμήματα του ομίλου ABX συνεισέφεραν ουσιωδώς στη χρηματοδότηση των

προβληματικών οντοτήτων και ότι πέρα από τη συνεισφορά αυτή, ο όμιλος μείωσε ουσιωδώς την παραγωγική του ικανότητα σε αντιστάθμιση της ενίσχυσης. Επιπλέον, η ιδιωτικοποίηση του ομίλου ABX επέτρεψε όχι μόνο να διασφαλισθεί η μελλοντική βιωσιμότητα του ομίλου, αλλά και να προληφθεί το ενδεχόμενο νέων κρατικών ενισχύσεων υπέρ του.

(256) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι πολιτικοί προσανατολισμοί στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων για τον σιδηροδρομικό τομέα, που ανακοίνωσε στην απόφασή της τής 2ας Μαρτίου 2005 στην υπόθεση 386/2004, θα εξετάσουν οριζοντίως τα θέματα που προκύπτουν από την απεριόριστη εγγύηση που υπάρχει υπέρ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε διάφορα κράτη μέλη.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Οι ενισχύσεις που εξετάζονται στην παρούσα απόφαση, τις οποίες χορήγησε η Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του ομίλου ABX Logistics, συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 2.

2. Οι χρηματοδοτήσεις που χρησιμοποίησε η SNCB για την αποδέσμευση ενός τμήματος της ABX Logistics (Γαλλίας), και οι άλλες χρηματοδοτήσεις που εξετάζονται στην παρούσα απόφαση, ιδίως οι κεφαλαιακές επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν το 2001 και οι «παράλληλες συνεισφορές», δεν αποτελούν κρατικές ενισχύσεις.

Άρθρο 2

Η Επιτροπή θέτει ως απαραίτητη προϋπόθεση για την έγκριση των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης που περιγράφονται στο άρθρο πρώτο, παράγραφος 1, την πώληση του ομίλου ABX Logistics, εντός των [...] μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης, σε τιμές της αγοράς, σε αγοραστή που δεν θα έχει νομική σχέση με την SNCB και τηρώντας τις δεσμεύσεις σχετικά με τους όρους αγοράς και χρηματοδότησης που θα προτείνει ο πιθανός αγοραστής όπως περιγράφονται στην παρούσα απόφαση.

Άρθρο 3

Το Βέλγιο ενημερώνει την Επιτροπή εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης για τα μέτρα που έχει λάβει ώστε να συμμορφωθεί σχετικά.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 7ης Δεκεμβρίου 2006.

Για την Επιτροπή
Jacques BARROT
Αντιπρόεδρος