A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

2005. december 7 d.

a Belgium által az ABX Logistics érdekében nyújtott állami támogatásról (C 53/2003 [ex NN 62/2003])

(az értesítés a C(2005)4447. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia és a holland nyelvű szöveg hiteles.)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/947/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra, és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

azt követően, hogy felhívták az érdekelteket az említett cikkeknek ([1]) megfelelően az észrevételeik megtételére, és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) A 2002. november 28-án kelt levéllel, amelyet 2002. november 29-én iktattak a Bizottságnál (DG Tren/A 71122. sz.), a belga hatóságok megmentési célú támogatást jelentettek be az ABX Logistics (F, D, NL leányvállalatok és csoport) érdekében. E támogatást (N 769/2002 ügyirat) a 2003. február 21-i bizottsági határozattal hagyták jóvá.

(2) 2003. február 17-én kelt levelében Belgium szerkezetátalakítási tervet jelentett be az ABX Logistics érdekében, amelyet 2003. február 17-én Tren A/13396. számon iktattak. E bejelentéssel, valamint a rendelkezésére álló egyéb információkkal tájékoztatták a Bizottságot arról, hogy Belgium a bejelentett szerkezetátalakítási terven túlmenően bizonyos közpénzeket használt fel az ABX Logistics javára. Belgium különösen a 2003. május 7-én kelt levelekkel kiegészítő információkat küldött a Bizottságnak.

(3) A 2003. július 24-én kelt levelében (SG (2003) D/231003. sz.) a Bizottság tájékoztatta Belgiumot arról a határozatáról, hogy ezen intézkedések tekintetében megindítja az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárást (C 53/03).

(4) A bizalmas adatok mellőzésére vonatkozó beleegyezést követően az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([2]). A Bizottság felhívta az érdekelteket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

(5) A 2003. augusztus 29-én kelt levélben (GAB. Loyola de Palacio entrada nº 2805. sz.) a belga hatóságok benyújtották az eljárás megindítására vonatkozó megjegyzéseiket.

(6) A Bizottság e tárgyra vonatkozó észrevételeket kapott érdekelt harmadik személyektől. Azokat a 2004 február 18-án kelt levélben (D (2004) 2823. sz.) eljuttatta Belgiumnak, megadva számára azt a lehetőséget, hogy megjegyzéseket fűzzön hozzájuk, majd a 2004 március 18-án kelt levélben (A/15992. sz.) megkapta e megjegyzéseket.

(7) Időközben a belga hatóságok kiegészítő információkat szolgáltattak a 2003 december 12-én (A/37839. sz.), a 2003 december 19-én (A/38582. sz.) és a 2004 november 12-én (A/35928. sz.) kelt levélben, és naprakésszé tették az ABX szerkezetátalakítási tervét, különösen a 2005 január 14-én (A/2010. sz.), a 2005 február 24-én (A/4889. sz.) és a 2005 március 14-én (A/6690. sz.) kelt levélben. A kiegészítő információk különösen a 2005 augusztus 18-án, a 2005 augusztus 31-én, a 2005 szeptember 2-án és a 2005 szeptember 26-án kelt levélben érkeztek meg.

(8) A 2005 május 4-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Belgiumot arról a határozatáról, hogy a C 53/03 eljárást kiterjeszti a bejelentett új információkra. A belga hatóságok által adott, a bizalmas adatok mellőzésére vonatkozó hozzájárulás után a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatát közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([3]). A Bizottság felhívta az érdekelt harmadik személyeket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

(9) A Bizottság e tárgyra vonatkozó észrevételeket kapott a belga hatóságoktól és érdekelt harmadik felektől. A harmadik felek megjegyzéseit a 2005 július 18-án kelt levélben eljuttatta Belgiumnak, megadva számára azt a lehetőséget, hogy megjegyzéseket fűzzön hozzájuk, majd a 2005 augusztus 18-án kelt levélben megkapta e megjegyzéseket. Ezt a postát a 2005 szeptember 2-án és a 2005 szeptember 29-én kelt tájékoztató levelek követték.

(10) A 2005 augusztus 3-án kelt levélben – a fent említett eljárás kiterjesztésére vonatkozó megjegyzések benyújtására megadott határidő leteltét követően – az olasz hatóságok panaszlevelet juttattak el a Bizottsághoz az ABX Logistics Worldwide eladásával kapcsolatban. A 2005 augusztus 19-én kelt levelében a Bizottság arra kérte a belga hatóságokat, hogy juttassák el hozzá a véleményüket az olasz hatóságok levelében bemutatott tényekről. A belga hatóságok a 2005 szeptember 15-én kelt levélben válaszoltak.

([1]) HL C 9., 2004.1.14., 12. o.

([2]) Lásd az 1. oldalon található lábjegyzetet.

([3]) HL C 142., 2005.6.11., 2. o.

(11) Végül a belga hatóságok 2005 novembere folyamán – többek között a 2005. december 1-jén kelt (A/30862. sz.) levéllel – különböző kiegészítő információkat szolgáltattak.

2. AZ ABX SZERKEZETÁTALAKÍTÁSÁNAK ÁLTALÁNOS HÁTTERE

2.1. Az eljárás fő szakaszai

(12) Az eljárás megindítása folyamán adott részletesebb tájékoztatás kiegészítéseként a Bizottság röviden emlékeztet arra, hogy a Belga Államvasutak Társaság (SNCB) 1998 és 2001 között egy csoport különálló vállalkozást vásárolt fel. Ez a csoport jogilag akkor még nem tömörült holdingba, de mindamellett az ABX LOGISTICS gazdasági hálózatát alkotta, amely világszerte mintegy 107 konszolidált leányvállalattal rendelkezik, és eladásainak 89 %-át Európában, 6 %-át Ázsiában, 5 %-át pedig Amerikában valósítja meg.

(13) Ez az ügy e hálózatnak a belga hatóságok által 2003 február 17-én bejelentett szerkezetátalakításáról szól.

(14) Az alábbiak emlékeztetnek a bejelentett fő elemekre, valamint az eljárás megindítása során a Bizottság által kifejezett kétségekre.

2.1.1. *A 2003 február 17-i bejelentés*

(15) Az eredeti szerkezetátalakítási terv egyrészről meghatározta, hogy az SNCB 107 ABX-leányvállalatát – amelyeket különböző ABX-holdingok birtokoltak – egy általános holdingba kell tömöríteni. Másrészről, mivel az ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (a továbbiakban: ABX-D), az ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV (a továbbiakban: ABX-NL) és az ABX LOGISTICS (France) (a továbbiakban: ABX-F) leányvállalatok nehéz helyzetben vannak, azoknak szerkezetátalakításon kell átmenniük ahhoz, hogy újra életképessé váljanak.

(16) A működési szerkezetátalakítási intézkedések lényegében a jogi struktúrák újjászervezésében álltak úgy, hogy i ([4]). a csoport jogalanyait egy vezető társaság alá integrálják, valamint magukban foglalták az ii ([5]). eszközök eladását és bezárását, és iii ([6]). más működési intézkedéseket Németországban, Hollandiában és Franciaországban annak érdekében, hogy az üzemi eredmény további javulását érjék el.

(17) Ennek elérésére, a belga hatóságok bejelentették a Bizottságnak, hogy az SNCB adja az e szerkezetátalakításhoz szükséges finanszírozás legnagyobb részét. A kezdetben bejelentett összegek elérték a 91,6 millió eurót, az ABX-D, -NL és -F tartozásainak az SNCB által történő tőkévé alakításával (hosszú távú finanszírozás), és az SNCB által ugyanezen jogalanyoknak megadott 140 millió eurót visszafizetendő hitel (rövid távú finanszírozás) formájában.

2.1.2. *A Bizottság 2003.7.23-i kétségei*

(18) A vizsgálati eljárás megindításakor a Bizottság ideiglenesen kétségeit fejezte ki meghatározott szempontok tekintetében.

(19) *A támogatás megléte:* A Bizottság mindenekelőtt kifejezte kétségeit a belga hatóságok azon kijelentésére vonatkozóan, amely szerint a pénzösszegeknek az SNCB által az ABX szerkezetátalakításának keretében történő folyósítása (akár visszafizetendő hitelek, akár a követelések saját tőkévé alakítása formájában) szokásos tranzakciónak minősül egy csoporton belül, és nem a Szerződés 87. cikkének értelmében vett állami támogatásnak.

(20) *Szerkezetátalakítás – támogathatóság:* A Bizottság ugyancsak kifejezte kétségeit az ABX-D, -NL és -F szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultságát illetően, mivel nem világos, hogy az ABX-csoport többi tagja milyen mértékben tud gondoskodni a szerkezetátalakításra szoruló jogalanyok pénzügyi igényeiről.

(21) *Szerkezetátalakítás – életképesség, a támogatás aránytalansága és korlátozása:* A Bizottság kétségeit fejezte ki a „*szerkezetátalakítási*” terv pénzügyi részével kapcsolatban is, amely leplezte az ABX-nek a főként rövid távú finanszírozással (140 millió eurós visszafizetendő hitel) érintett jogalanyainak hosszú távú pénzügyi szükségleteit (sajáttőke-szükséglet). Ennélfogva a Bizottság kifejezte a kétségeit azzal kapcsolatban is, hogy egy ilyen finanszírozás lehetővé tenné-e az érintett jogalanyok tartós életképességét, hogy a javasolt ellentételezések (különösen a kapacitáscsökkentés) elegendőek lennének-e a piac közös érdekkel ellentétes torzulása létrejöttének megakadályozására, és hogy egy ilyen feltételezett támogatás nem tenné-e lehetővé az ABX számára, hogy potenciálisan túlzott készpénzvagyonnal rendelkezzen.

(22) A Bizottság ezen kívül kétségeit fejezte ki a feltételezett állami támogatás hiányával kapcsolatban, és az SNCB által az ABX-ben végrehajtott újrabefektetések, valamint az ezek finanszírozásához alkalmazott eszközök (esetleges garan-

([4]) Ezt i. egy egységes és önálló csoport létrehozása, ii. a csoport részei közötti együttműködés megteremtésének megkönnyítése, iii. a tőkének egy külső ipari vagy pénzügyi befektető számára történő megszerzésének lehetővé tétele céljából.

([5]) 3 leányvállalat eladásáról volt szó (Rheinkraft, Safety First és Worldpack) amelyek 98,5 millió eurós üzleti forgalmat képviselnek; telephelyek bezárásáról: 7 kirendeltség és 3 lerakat Németországban, 4 kirendeltség Franciaországban és 2 kirendeltség Hollandiában; és épületek, valamint más befektetett eszközök sale & rent-back (eladás és visszabérlés) műveleteiről.

([6]) Ezeket az intézkedéseket főleg a 1) termelékenység javításának útján kellett megvalósítani (a ~690 FTE-nek megfelelő személyzet csökkentésével a 3 átalakítással érintett ország esetében, ebbe beleértve a kirendeltség bezárásainak hatását) 2) a költségek csökkentésével és 3) a bérleti szerződések újratárgyalásával.

ciák, kereszttámogatások, közvetlen finanszírozások, a hatályos irányelvek betartása) összeegyeztethetőségét érintően. Különösen a következő intézkedések tekintetében:

(a) „*Az ABX SNCB általi felvásárlása*": Az SNCB 1998 és 2001 közötti, az ABX hálózatának „felvásárlására" fordított 672,4 millió eurós befektetéseiről van szó (amelyet időközben 433,8 millió euróra csökkentettek ([7]), valamint meghatározott rendelkezésekről az akár az SNCB, akár az állam által az ABX-be történő (újra)befektetések finanszírozására adott garanciák odaítélését illetően, amelyek tartalmát ellenőrizni kell.

(b) „*Más összegek*": A Bizottság kétségei kiterjedtek az SNCB által az ABX-D, -NL és -F számára 2001-ben adott, 150 millió eurós (időközben 114,6 millió euróra csökkentett ([8]) „*egyéb támogatások*" jogszerűségére/összeegyeztethetőségére, amelyet a Bizottságnak tett előzetes bejelentés nélkül folyósítottak. A Bizottság kétségei e tekintetben a támogatások meglétének feltételezett hiányára és az ilyen lehetséges támogatások összeegyeztethetőségére vonatkoztak.

(c) „*Párhuzamos összegek*": A Bizottság kétségeit fejezte ki a belga hatóságok azon kijelentésével kapcsolatban is, amely szerint az SNCB által az ABX-nek adott, mintegy 21 millió euróra rúgó (időközben 12,1 millió euróra csökkentett ([9]) kölcsönök tőkévé alakítása – a továbbiakban: „párhuzamos összegek" az ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd. (3,2 millió euró), az ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 millió euró), az ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ldt. (3,8 millió euró) és az ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 millió euró), (a továbbiakban „ABX-Irl", „ABX-P", „ABX-Sing" és „ABX-B") érdekében – szokásos tranzakciót jelent az SNCB-csoporton belül. A belga hatóságok úgy vélték, hogy ezt az összeget „a bejelentett szerkezetátalakítás körén kívül" folyósítják, és következésképpen a Szerződés 87. cikke értelmében nem jelentenek állami támogatást. A Bizottság e tekintetben fennálló kétségei ennél fogva az ilyen lehetséges támogatások összeegyeztethetőségének kérdésére is vonatkoztak.

2.1.3. *A bejelentés kiegészítései*

(23) Különösen a 2005 január 14-én és a 2005 február 24-én kelt levelekben a belga hatóságok az ABX szerkezetátalakítási tervét lényegesen megváltoztató információkkal egészítették ki az eredeti bejelentést. E módosítások különösen a szerkezetátalakításnak az SNCB és az ABX-csoport által történő finanszírozásának növelését, az ABX-Franciaország alkalmazottak általi megvásárlás (Rachat de l'Entreprise par les Salariés „RES") formájában, negatív piaci áron történő eladását, a további kapacitások csökkentését, a lényeges belső szerkezetátalakítási intézkedéseket, és a teljes ABX-csoport piaci áron történő előrelátható eladását érintették.

([7]) Lásd a „pénzügyi tét számokban" című fejezetet.
([8]) Lásd a „pénzügyi tét számokban" című fejezetet.
([9]) Lásd a „pénzügyi tét számokban" című fejezetet.

2.1.4. *A 2005.5.3-i eljárás kiterjesztése*

(24) A Bizottság kiterjesztette a vizsgálati eljárást, de ez a kiterjesztés nem helyettesíti az eredeti eljárás megindítását, hanem ahhoz kapcsolódik, e további információk két fő pontja tekintetében: az ABX szerkezetátalakítására szánt költségvetés módosítása és az eladás lefolytatása, különösen az ABX-Franciaország, de az ABX-WW (ABX Worldwide) tekintetében is, valamint a szerkezetátalakítás során létrehozott új ABX-holding.

(25) Az új helyzet alapján tehát a következőket kell apportálni:

(a) 50 millió euró helyett 157,4 millió euró sajáttőke az ABX németországi szerkezetátalakítására, az ABX-D-nek a sajáttőke tekintetében 14,4 millió eurós (2004 december 31.) szintre hozatala érdekében, egy 234 millió eurós (2003 december 31.) mérlegfőösszeghez képest;

(b) 12,6 millió euró helyett 10,6 millió euró sajáttőke az ABX hollandiai szerkezetálatakítására, az ABX-NL-nek a sajáttőke tekintetében 9,3 millió eurós (2004 december 31.) szintre hozatala érdekében, egy 35,7 millió eurós (2003 december 31.) mérlegfőösszeghez képest.

Az ABX-D és –NL esetében ezek az összegek tőkeemelés formájában jelennek meg, akár a meglévő adósságok átalakításával, akár új sajáttőke bevitelével;

(c) 223 millió euró a franciaországi ABX egy része tekintetében az alkalmazottak által történő megvásárlás lehetővé tételére. Ez az összeg az SNCB végleges kiadásainak felel meg, és különösen a követelések elengedése, valamint a jövőbeni veszteségek fedezetének formáját ölti.

(26) Ami az ABX-F negatív áron való eladását (RES) illeti, a Bizottság kétségeinek adott hangot az SNCB által a felvásárló társaságba bevitt pénzeszközökben megjelenő állami támogatások tekintetében. Az ABX-WW előrelátható eladása esetében a Bizottság emlékeztetett annak szükségességére, hogy minden lényeges információt meg kell adni annak ellenőrzéséhez, hogy egy ilyen eladás ténylegesen piaci áron történik-e meg.

2.1.5. *További kiegészítő információk*

(27) Különösen a 2005 június 9-én kelt levelében Belgium az eljárás kiterjesztésére vonatkozóan információk összességét nyújtotta be a Bizottsághoz, egyes információk felidézésével, és azokkal kiegészítve az ügyirat egészét.

(28) A 2005. december 1-jén kelt levelével Belgium lényegében a korábban átadott információk tekintetében pontosításokat tartalmazó, bizonyos kiegészítő információkat nyújtott be a Bizottsághoz, és különösen az ABX németországi jelenlétével kapcsolatos új kötelezettségvállalást jelentett be.

2.2. **Az ABX tevékenységei**

(29) Az ABX fentebb összefoglalt, és az eljárás megindításában bemutatott tevékenységein kívül a belga hatóságok pontosítják, hogy az ABX LOGISTICS Worldwide stratégiai és kereskedelmi helyzete nyilvánvalóan „szervező" vagy „szállítmányozó".

(30) Mint ilyen, az ABX logisztikai és szállítási műveleteket végez. A Bizottság által megrendelt szakértői tanulmány (a továbbiakban: Jacobs) ([10]) szerint általánosan a logisztika *„annak irányítása, hogy hogyan és mikor kell forrásokat szállítani arra a helyre, ahol azokra igény van"*. E tanulmány szerint az ABX esetében pontosabban arról van szó, hogy egy összekapcsolt szállítási hálózaton és raktározási csomópontokon keresztül optimalizálni kell az anyagok folyamatos áramlását.

(31) A belga hatóságok hozzáfűzik, hogy a „szállítók" általában nem rendelkeznek fuvareszközökkel (tehergépkocsikkal, hajókkal, repülőkkel és egyebekkel), hanem fuvarozási vállalkozásokhoz fordulnak, amelyet Jacobs is alátámasztott.

(32) Ebben az ügyben – néhány kivételtől eltekintve, főként Hollandiában – az ABX-csoport szállítási kapacitása majdnem teljesen alvállalkozásban működik. A Hollandiában egyébként a tulajdonban lévő tehergépkocsik száma 2001 óta folyamatosan csökken, és a cél az, hogy a nulla felé közelítsen. 2001-ben a hollandiai ABX LOGISTICS 240 tehergépkocsival rendelkezett, ez a szám 2002-ben 166-ra csökkent, 2003-ban 138-ra, és 2004-ben 110-re.

(33) A belföldi vagy nemzetközi közúti szállítás esetében az ABX LOGISTICS a tulajdonképpeni szállítási tevékenységet független közúti fuvarozóknak alvállalkozásba adta. A légi és tengeri szállítás esetében az ABX LOGISTICS „közvetítőként" tevékenykedik úgy, hogy tengeri („shipping lines") vagy légi fuvarozási („airlines") vállalkozásoktól vásárolja meg a szükséges szállítási kapacitást az ügyfelei nevében.

(34) Az alábbi táblázat egyértelműen alátámasztja e stratégiai helyzetet: a csoport társaságai az ABX LOGISTICS által használt tehergépkocsik csak 3 %-ának tulajdonosai vagy lízingbe vevői. ([11])

(35) Az ABX LOGISTICS „szállítási kapacitása"

	Tulajdonban (vagy lízingel- ve)	Alvállalkozók
Szállítási kapacitás tehergépkocsinként	3 %	97
Szállítási kapacitás repülőnként	0	100 %
Szállítási kapacitás hajónként	0	100 %

([10]) „Jacobs Consultancy": Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, végleges jelentés, 2004. május

([11]) A belga hatóságok 2005.2.24-én kelt levele, 13. o.

(36) *Az ABX helye a piac különböző szegmenseiben:* A belga hatóságok szerint 2003-ban az ABX tevékenységei a közúti szállítás piacának 49 %-át, az Air&Sea piacok 42 %-át, és a az áruk raktározásával foglalkozó szerződéses logisztika piacának 8 %-át foglalták el.

(37) Figyelembe véve a németországi, hollandiai és franciaországi tevékenységének szintjét, az ABX nemzeti szinten nincs az egyedi piacok (route, air, sea, contract logistics) 5 legfontosabb vállalkozása között, amelyet a Jacobs igazolni látszik.

(38) *Az érintett piacok növekedési potenciálja – általános szempont:* mind a belga hatóságok, mind pedig a Jacobs szerint a különösen a 2001. szeptember 11-i események miatt bekövetkező közelmúltbeli nehézségek ellenére a logisztikai szolgáltatások iránti kereslet növekedése folytatódik. Jacobs szerint ez köszönhető az európai népesség növekedésének, a termékek változatos választékával kapcsolatos, növekvő vásárlói preferenciának, a fogyasztók vásárlóereje növekedésének, és annak, hogy a termelők egyre inkább logisztikai szakértőkhöz szervezik ki a logisztikai szolgáltatásokat.

(39) *A növekedési potenciál Németországban:* Jacobs szerint a logisztika német piacán nagy növekedési potenciál tapasztalható. A német piacon az elmúlt nyolc évben a logisztikai szolgáltatások alvállalkozásba adásának növekedése jelzi, hogy mind a kínálat, mind pedig a kereslet a következő években évente 15-ről 20 %-ra emelkedhet.

(40) *A növekedési potenciál légi területen:* Mind az Airbus, mind pedig a Boeing az elkövetkezendő 15-20 évben a teherszállító repülőgépek számának megduplázását tervezi, mivel a légi árufuvarozás megnövekedett, és meghaladja az utasszállítást. Az Airbus a légi árufuvarozás megháromszorozását tervezi évi 5,7 %-os, a Boeing tekintetében 6,4 %-os, átlagos növekedéssel 2021-ig. Ezen erős növekedési lehetőségeknek a fuvarozók és a logisztikai szereplők számára is növekedési lehetőséget kellene biztosítaniuk.

(41) *Növekedési potenciál közúton:* A szakértő jelzi, hogy Európa egésze tekintetében a közúti szállítás olyan ágazat, amelynél kevés belépési korlát van, és amely ennél fogva állandó szerkezeti kapacitástöbblettel ([12]) küzd, amely az elmúlt 5-7 évben az árak esésével bebizonyosodott. Mindamellett ez a kapacitástöbblet a szóban forgó szállításokat végző vállalkozásokat érinti, ami nem vonatkozik az ABX-re, amely „megszervezi" a szállítást, anélkül, hogy végezné. Jacobs szerint a közúti árufuvarozás piaca erős növekedési tendenciát mutat. Ebből következik, hogy egy ilyen piacfejlődésnek a fuvarozók és a logisztikai szereplők számára is növekedési lehetőséget kellene biztosítania.

([12]) Bár a közelmúltbeli bővítés úgy tűnik, hogy időlegesen csillapította a jelenlegi helyzetet. Mindamellett az a tény, hogy nagyszámú fuvarozási vállalkozás a közúti árufuvarozást a kevésbé drága, új tagállamokból származó fuvarozóknak adja alvállalkozásba, valószínűleg erősíti a versenynek a közúti fuvarozási piac áraira gyakorolt nyomását.

(42) *Növekedési potenciál a tengeri közlekedésben:* Jacobs szerint a tengeri freight forwarding (szállítmányozás) ágazatának növekedése 1998 és 2000 között átlagosan 7 % volt. Az áruk tengeri úton történő szállítása növekedésének jövőbeni fejlődése világviszonylatban az általánosabb fejlődéstől fog függeni.

2.3. **Az ABX-hálózat felépítése**

2.3.1. *Az ABX-hálózat társaságainak az SNCB által történő felvásárlása*

(43) Bár az ABX-hálózat SNCB által történő felvásárlásának műveletei – amelyek jellegüknél fogva nem jelenthetnek előnyt az ABX számára – nem képezik e határozat tárgyát, a Bizottság az alábbiakban az általános háttér miatt emlékeztet a fő szakaszokra, ahogyan azokat a belga hatóságok bemutatták.

(44) A belga hatóságok azt állították, hogy az ABX LOGISTICS csoport különböző társaságainak felvásárlásáról az SNCB határozott az üzleti tervek alapján, amelyek a befektetéskor a jövedelmezőség gyors visszatérését ígérték. A Thyssen Haniel Logistik („THL")/Bahntrans, Dubois és a Saima Avandero (amelyek később ABX-szé váltak Németországban, Franciaországban és Olaszországban) felvásárlása körülményeinek rövid összefoglalását az alábbiak tartalmazzák.

(45) *A THL/Bahntrans (későbbi ABX-Németország) felvásárlása:* A belga hatóságoknak különösen a 2000. októberi tájékoztatása szerint a THL csoport egészének vételára [...] (*) német márka (DEM) (Thyssen-csoport) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). E csoport tevékenységeinek értékét a Coopers & Lybrand [a fent említett vételárnál magasabb érték (**)] millió DEM-re értékelte (ebből [...] millió DEM a fuvaregyesítési tevékenységek tekintetében), és [...] millió DEM-re, figyelembe véve e holding költségeit. E felvásárlás során az SNCB átvette a korábbi részvényesek kötelezettségvállalásait, különösen egy müncheni épületre már korábban meglévő biztosítékra vonatkozóan. A Bahntrans felvásárlásáért a [...] millió eurós ([...] millió DEM) negatív árat a Bahntrans, a Thyssen Handelsunion AG és a Deutsche Bahn AG korábbi részvényesei fizették 1998. október 1-jén.

(46) Az ABX-D a felvásárlás óta veszteséges volt. E veszteségek erősen rontották a vállalkozás pénzügyi szerkezetét, amely vállalkozás sajáttőkéje az 1999-es üzleti évtől negatívba fordult. Ez a helyzet, amely 2005-ig folytatódott, anyavállalatként arra indította az SNCB-t, hogy a negatív sajáttőkéből adódó helyzetből eredő kockázathoz kapcsolódóan komfort levelet bocsásson ki.

(47) *A Dubois (amely az ABX-Franciaország fontos részévé vált) felvásárlása:* a belga hatóságok jelzik, hogy az 1998–2002 közötti időszakra az SNCB rendelkezésére álló számítás 12,7 %-os IRR-t („*Internal Rate of Return*", belső megtérülési ráta) mutatott 9,5 %-os WACC-re („*Weighted Average Cost of Capital*" tőke súlyozott átlagköltsége) és 9,7 millió eurós NPV-t („*Net Present Value*" nettó jelenérték), amely miatt a befektetések ésszerű megtérülésére lehetett számítani.

(48) *A Gruppo Saima Avandero (későbbi ABX-Olaszország) felvásárlása:* a belga hatóságok azt állítják, hogy az 1998–2008 közötti időszakra az SNCB rendelkezésére álló számítások 13,0 %-os IRR-t mutattak 9,0 %-os WACC-re, és 51,8 millió eurós nettó jelenértéket, amely miatt a befektetések ésszerű megtérülésére lehetett számítani.

(49) Egyébként mivel a Bizottság felvetette az SNCB által esetlegesen alkalmazott kereszttámogatások lehetőségét az ABX-be történő befektetések finanszírozására, a belga hatóságok a következő magyarázatot adták:

(a) A belga hatóságok kijelentik, hogy „az 1998–2002 közötti időszak egészére az állami támogatások nem elégségesek [az SNCB] közfeladatai költségeinek fedezésére" ([13]). Emlékeztetnek arra, hogy 2001-ben a Számvevőszék már jelezte, hogy „a befektetési és üzemeltetési feladatokat illetően az időszak egészére – az 1997-es üzleti év kivételével – a felhasználások halmozottan meghaladják a két feladatra rendelkezésre álló forrásokat úgy, hogy nincs semmilyen átcsoportosítási utasítás a fennmaradó összegből a két közfeladat és az [SNCB] többi tevékenységei között" ([14]).

(b) Rámutatnak továbbá arra, hogy „*mivel az SNCB-nek a közfeladatait érintő üzemeltetési és befektetési terheit nem fedezték az állami támogatások, az SNCB kölcsönhöz folyamodott a saját szükségletei fennmaradó összege tekintetében*" ([15]). Ez szintén érvényes tehát az SNCB azon forrásaira, amelyeket az ABX-be történő befektetésekre fordítottak, és amelyeket egyébként „*nem egyedi kölcsönök útján finanszíroztak, (…) hanem az általános pénzforrásaik segítségével*" ([16]).

(50) Végül a belga hatóságok kijelentik, hogy e felvásárlásokat követően az SNCB meghatározott számú komfort levelet adott az ABX több leányvállalata hitelezőinek, és különösen az ABX-D és az ABX-Spanyolország hitelezői javára. A belga hatóságok úgy vélik, hogy ezek a komfort levelek részei az anyavállalat és annak a magángazdaságban tevékenykedő leányvállalatai közötti szokásos kapcsolatnak.

(*) Bizalmas adatok

(**) A pontos számot kitörölték, és e megjegyzéssel helyettesítették.

([13]) Különösen a belga hatóságok 2003.12.23-án kelt, 2003.12.29-én, A/38604. számon iktatott, és 2003.6.20-án A/23465. számon iktatott levelei.

([14]) A Számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 221. o.

([15]) A belga hatóságok 2003.6.20-án A/23465. számon iktatott levele.

([16]) A belga hatóságok 2003 augusztus 29-én kelt, 2003 augusztus 29-én GAB. Loyola de Palacio Entrada nº 2805. számon iktatott levele, 12. o.

2.3.2. *Az SNCB újrabefektetései 2001-ben*

(51) *Tőkeemelés Németországban:* az SNCB 2000 végén és 2001-ben tőkeemelést hajtott végre a német leányvállalatánál (korábbi Bahntrans) 17,5 millió eurós készpénz bevitellel, és 55 millió eurós összeg erejéig az SNCB rövid távú előlegeinek tőkévé alakításával. Ezt a határozatot a Boston Consulting Group („BCG") segítségével megvalósított ajánlások és elemzések alapján hozták meg.

(52) A BCG e dokumentumai a következő érveket és ajánlásokat tartalmazták:

(a) Az ABX-csoport egy lehetőség arra, hogy jelentős értéket és stratégiai érdeket teremtsen az SNCB számára.

(b) Egy pénzügyi befektetés és a vezetés megerősítése szükséges e teljesítőképesség megszerzéséhez.

(c) E pénzügyi befektetésnek az SNCB általi saját finanszírozását akkoriban a legjobb lehetőségnek tekintették.

(d) Az értékteremtés stratégiájának az ABX LOGISTICS közvetítésével történő végrehajtásában a Bahntrans helyreállítása elsődleges volt az SNCB számára.

(e) Következésképpen a BCG szakértői azon a véleményen voltak, hogy a fizetőképesség helyreállítását célzó tervet három okból kell végrehajtani:

— Siker esetén a helyreállítás lehetővé teszi az ABX LOGISTICS stratégiának követését *„amely több, mint 300 millió eurós értékteremtési potenciállal rendelkezik"*.

— Még részleges siker esetén is a helyreállítás lehetővé tenné a Bahntrans újraeladásának értékénél magasabb ár generálását.

(53) A belga hatóságok rámutatnak arra, hogy a 72,5 millió eurós teljes befektetés IRR-je – amelyre a befektetés pillanatától lehetett számítani – 8–10 %-os nagyságrendű, az elfogadott eredményelőrejelzésektől függően. Ez a belső megtérülési ráta hasonló az SNCB jelenlegi tőkeköltségeihez.

A belső megtérülési ráta (IRR) számítása az SNCB-nek az ABX Németországba 2001-ben […] millió euróért tett újrabefektetései esetében

Az EBIT éves	[…]						
növekedési rátája	[…]						Végső érték
Év	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Diszkont-tényező	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Végső érték
Üzleti forgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Adózás előtti üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…] millió euró felhasználása, felvásárlási ár többlete	[…]						
[…] millió euró befektetése 2001-ben	[…]						
Szabad pénzforgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
A tőke súlyozott átlagköltsége	9 %						
Az összes diszkontált pénzforgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
IRR	10,04 %						

(54) *12,2 millió eurós tőkeemelés Hollandiában:* a „holland szakaszra" (az 1999 februárjában felvásárolt, és Írországban szintén részesedést szerzett korábbi Kersten Hunik csoportra) vonatkozó stratégiai terv a következőkből állt:

(a) A belföldi tevékenységek megerősítése a holland nemzeti elosztás területén aktív társaság felvásárlásával; a társaság tevékenységének volumene napi 2 000 küldemény volt, és az SNCB vezetősége úgy vélte, hogy mintegy 6 000 küldeményes nagyságrendre volna szükség a nemzeti elosztásban való jövedelmező működéshez.

(b) Az 1999-ben felvásárolt Kersten Hunik Holding vállalkozás (új nevén ABX LOGISTICS Holding BV) szerkezetátalakításának folytatása.

(c) A Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV és a Link Line Europa BV tengeri szállítási tevékenységének („rederijen") újraeladása, ezzel 1 millió eurós készpénz generálása.

(d) A gyakorlatban a finanszírozási szükségleteket a következőképpen fedezték:

— Az SNCB 9,2 millió eurónyi rövid távú követelését 2001 márciusában tőkévé alakították.

— 2001 szeptemberében az SNCB az ABX LOGISTICS Holding BV tőkéjét 10 millió eurós összeggel növelte. E 10 millió euró célja a Wegtransport BV-nek az ABX LOGISTICS Holding BV által történő felvásárlásának finanszírozása volt. A részvényekért fizetett ár [...] millió euró volt, a pótlólagos [...] millió euró fennmaradó összeg továbbra is rendelkezésre állt a kellő gondosságból (due diligence) eredő esetleges árkorrekciók fedezésére.

— Végeredményben a belga hatóságok úgy vélik, hogy az SNCB által a holland leányvállalatnak adott finanszírozás összege (nem számítva a Wegtransport [...] millió eurós felvásárlási árát) tehát 2001 márciusában elérte a 9,2 millió eurót + 3 millió eurót 2001 szeptemberében, azaz összesen 12,2 millió eurót.

— A belga hatóságok szerint ezt az újratőkésítést a holland tevékenységek jövedelmezőségének visszatérésére vonatkozó 2002-es kilátások alapján lehetett igazolni, amelyeket az eredmények pozitív alakulása tükröz, ahogyan az 2000 végén látható volt:

	2000A	2001. évi költségvetés (2000 végén elkészítve)	2002. évi költségvetés (2001 végén elkészítve) (*)
Üzleti forgalom	54,1	60,9	86,4
Üzemi eredmény (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) tartalmazza a Wegtransport felvásárlására vonatkozó üzleti forgalmat

(55) A belga hatóságok úgy vélik, hogy e befektetés belső megtérülési rátája az akkor rendelkezésre álló eredmény-előrejelzések alapján 11 %-os nagyságrendű, e 12,2 millió eurós befektetés esetében.

A belső megtérülési ráta (IRR) számítása az SNCB-nek az ABX-Hollandiába 2001-ben tett 12,2 millió eurós újrabefektetése esetében (millió euróban)

Az EBIT éves növekedési rátája	[…]						
Leszámítolási kamatláb	[…]						Végső érték
Év	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Diszkont-tényező	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	2000A	2001. évi költségvetés, elkészítve 2000 végén	2002. évi költségvetés, elkészítve 2001 végén (*)	Terv 2003 (**)	Terv 2004 (**)	Terv 2005 (**)	Végső érték
Üzleti forgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Adózás előtti üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
12,2 millió euró újratőkésítése 2001-ben	[…]						
Szabad pénzforgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
A tőke súlyozott átlagköltsége	9 %						
Az összes diszkontált pénzforgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
IRR	11,3 %						

(*) tartalmazza a Wegtransport megszerzésére vonatkozó üzleti forgalmat

(**) Időrendi adatok nem elérhetők. Utólagos újraértékelés 1) egy 2003-as [...] %-os bruttó üzemi haszon elérése, valamint 2) 2004-től az üzleti forgalom és az eredmény [...] %-os éves növekedési rátája alapján.

(56) *30 millió eurós tőkeemelés Franciaországban:* 2001 decemberében az SNCB tőkeemelést hajtott végre az 1999–2000-ben felvásárolt francia társaságban, hogy azon követelések értékpapírosítási programját indíthassa el, amelyek lehetővé teszik egy 70 millió eurós bankhitel-keret elnyerését. Ezt a tőkeemelést a Société Générale, az ABX LOGISTICS (France) SA hitelnyújtója írta elő az ABX LOGISTICS (France) SA kereskedelmi követeléseinek portfoliója értékpapírosításához szükséges előzetes, kötelező feltételként.

(57) A belga hatóságok szerint az ABX LOGISTICS (France) SA jelenleg rendelkezésre álló pénzügyi előrejelzései a jövedelmezőség visszatérésének kilátását mutatják egy helyreállítási terv keretében. E terv – egy sor, a működés javítására irányuló intézkedést követően (informatika, az elosztási eljárás felülvizsgálata, bezárások és a tevékenységek átruházása, a munkafeltételek összehangolása, a tevékenységek integrációja) – az üzemi eredmény (EBIT) javulását irányozta elő a 2001-es - 19,6 millió euróról 4,6 millió euróra 2003-ban.

Az ABX Logistics France eredményeinek előrelátható alakulása (2001 szeptemberében)

	2000 tényleges	2001 költségvetés	2002 előirányzat	2003 előirányzat
Üzleti forgalom	516,0	631,0	626,0	664,0
„Üzemi eredmény" (EBT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Nettó eredmény	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Forrás: Helyreállítási terv, 43. oldal; átváltás: 1 EUR = 6,55957 FRF

(58) Az SNCB úgy vélte, hogy ez az értékpapírosítási művelet lehetővé tenné a külső finanszírozás felváltását az SNCB által nyújtott rövid távú finanszírozással. Rövid távon az értékpapírosítással felszabadított készpénztöbblet egy jelentős részét injektálni lehetne az ABX cash pooljába (összevont készpénzkezelés), amely így lehetővé teszi a társaságok számára, akik a tagjai voltak, hogy részben visszatérítsék a saját, SNCB-vel szemben fennálló hitelállományukat.

(59) A belga hatóságok úgy vélik, hogy az akkoriban rendelkezésre álló eredmény-előrejelzések e 30 millió eurós befektetés esetében 14 %-os IRR-hez vezetnek.

A belső megtérülési ráta (IRR) számítása az SNCB-nek az ABX-Franciaországba 2001-ben tett 30 millió eurós újrabefektetése esetében (millió euróban)

Az EBIT éves növekedési rátája	[…]						
Leszámítolási kamatláb	[…]						Végső érték
Év	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Diszkont-tényező	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	2000 tényleges	2001 költségvetés	2002 előirányzat	2003 előirányzat	Terv 2004 (*)	Terv 2005 (**)	Végső érték
Üzleti forgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Nettó eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
30 millió euró újratőkésítése 2001-ben	[…]						
Szabad pénzforgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
A tőke súlyozott átlagköltsége	9 %						
Az összes diszkontált pénzforgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
IRR	14,0 %						

(*) Időrendi adatok nem állnak rendelkezésre Utólagos újraértékelés 1) egy 2004-es [...] %-os és egy 2005-ös [...] %-os bruttó üzemi haszon elérése és 2) 2004-től az üzleti forgalom és az eredmény évi [...] %-os növekedési rátája alapján.

(**) [...] % az adózás előtti üzemi eredmény alapján (EBT)

2.3.3. *Az SNCB „párhuzamos hozzájárulásai" az ABX-hez*

(60) A belga hatóságok kifejtették, hogy az írországi, portugáliai társaságok, és a belgiumi Air&Sea tevékenységek SNCB által történő felvásárlása során az SNCB részben vagy egészben átvette e társaságok tartozásait, majd azokat tőkévé alakította. A hatóságok szerint e tőkévé alakítások – amelyeket ők „párhuzamos hozzájárulásoknak" tekintenek – célja:

(a) akár bizonyos társaságok egyesülésének lehetővé tétele és a csoport jogi szempontból való egyszerűbbé tétele (Írország, Portugália) céljának megvalósítása,

(b) akár a szállítási engedélyek fenntartásának lehetővé tétele (Írország),

(c) akár annak lehetővé tétele a társaságok számára, hogy minimális sajáttőkével folytassák az Air&Sea tevékenységeiket, hogy külső finanszírozási eszközökhöz jussanak (Air&Sea Belgium).

(61) Belgium szerint a sajáttőke újbóli felépítése és a jövedelmezőség gyors visszatérése a következők miatt biztosított volt: 1) a veszteségeik és az üzleti forgalmuk közötti arány, 2) az átváltások abszolút összege, 3) a vezetőség által 2002 végén felállított pénzügyi vetület (2003. évi költségvetés), amely 2003 végére az egyensúly visszatérését vette tervbe. E leányvállalatokat nem úgy kellett tekinteni, mint „nehéz helyzetben lévő" vállalkozásokat, és a helyzetük ezért nem összehasonlítható az eredeti szerkezetátalakítási tervben meghatározott három, nehéz helyzetben lévő jogalannyal. A belga hatóságok szerint az SNCB e leányvállalatok tekintetében történő célzott és egyszeri beavatkozása, bizonyos leányvállalatok szokásos finanszírozási műveletét jelenti az anyavállalat részéről az ügyletek sorában, és ennél fogva teljesen összeegyeztethető a piacgazdaságban a magánbefektető elvével.

(62) A három érintett társaság esetében a 2002 végén elkészített 2003. évi költségvetés egyébként kilátásba helyezte az egyensúlyhoz, vagy csaknem egyensúlyhoz (1 millió eurónál alacsonyabb veszteségek) való visszatérést a terv benyújtását követő 12 hónapon belül.

	2002. évi nettó eredmény	A költségvetésbe felvett nettó eredmény 2003-ra (*)
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

(*) A vezetőség által 2002 szeptemberében elkészített költségvetés

Az írországi, a portugáliai, és az Air&Sea Belgium társaságok 2002-es pénzügyi kulcsadatai (Millió euró)

				(1)	(2)	
	2002-es üzleti forgalom (tényleges)	Üzemi eredmény (EBIT) 2002 (tényleges)	Nettó eredmény 2002 (tényleges)	2002-es nettó veszteségek az üzleti forgalom %-ában	Az átváltások abszolút összege	
					Az eredeti terv szerint (*)	Ténylegesen megvalósított
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*

(*) 91,6 millió euró tőkévé alakítása + 140 millió euró további pénzeszköz rendelkezésre bocsátása, amelyből 21 millió eurós biztonsági tartalékot juttattak a leányvállalatnak

(63) A belga hatóságok megadták a belső megtérülési ráta (IRR) számítását minden művelet esetében. E számítások – amelyek itt nem kerülnek bemutatásra a maguk teljességében – a 2001. évi újrabefektetések esetében bemutatott számításokhoz hasonló módszert alkalmaznak. Azok minden alkalommal 9,6 és 12,7 % közötti IRR-t mutatnak. benyújtottak egy belső jövedelmezőségi becslést, amely 10,9 %-os IRR-t tüntetett fel e befektetés esetében.

(64) Az SNCB egy 3,8 millió eurós befektetést is végrehajtott az ABX-Szingapúrba. A belga hatóságok szerint az ABX-Szingapúrt érintő beavatkozások semmiképpen nem tartoznak a Szerződés 87. cikkének alkalmazási körébe. Azonban a hatóságok a Bizottság kérésére mégis

(65) Az SNCB 2000-ben 3 millió eurós összegű garanciát is adott egy szingapúri épület felépítéséhez. A belga hatóságok úgy vélik, hogy ez a művelet sem tartozik a Szerződés alkalmazási körébe. Ezt követően kifejtették, hogy a garantált követelés fedezete elsősorban az épület volt, amelyet úgy tekintettek, mint kedvező fekvésű épületet egy növekedésben lévő, dinamikus piacon. Ezt az épületet 2005-ben eladták.

2.4. Az állam szerepe az SNCB ABX-szel kapcsolatos döntéseiben

(66) Az eljárás megindításában az arra szánt adatok kiegészítéseként a Bizottság itt összefoglalja az SNCB-re, és az annak döntéseiben szerepet játszó lehetséges állami befolyásra vonatkozó egyes szempontokat.

2.4.1. *Az igazgatási tanács és az SNCB tevékenységei*

(67) Az SNCB egy önálló közvállalkozás. Önálló közvállalkozásként az SNCB az egyes gazdasági közvállalkozások reformjáról szóló 1991. március 21-i törvény ([17]) értelmében nem tartozik a csődtörvény hatálya alá. A társaság célja az utasok és az áruk szállítása, de kifejthet minden olyan kereskedelmi tevékenységet, amely közvetve vagy közvetlenül kapcsolódik e társasági célhoz. Szervei az Igazgatási Tanács (IT), az Igazgatási Bizottság (IB) és az ügyvezető igazgató. Az IT-nek tíz tagja van, beleértve az ügyvezető igazgatót is. Az igazgatási tanács tagjait ([18]) a király nevezi ki, és azokat úgy választják ki, hogy a szakértelmük egymást kiegészítse ([19]).

(68) Bár az SNCB szabadon fejhet ki a társaság céljával összeegyeztethető minden tevékenységet, a belga jogalkotó megalkotott néhány korlátozott mechanizmust annak ellenőrzésére, hogy a közvállalkozás megsérti-e a törvényt, a saját létesítő okiratát, illetve a kezelési szerződést. A fő mechanizmus egy kormánybiztos jelenléte az igazgatási szervekben – nevezetesen az Igazgatási Tanácsban, és az Igazgatási Bizottságban —, aki ügyel a törvény, az SNCB létesítő okirata, illetve a kezelési szerződés betartására.

2.4.2. *A számvevőszék következtetései*

(69) A belga számvevőszék 2001 májusában jelentést ([20]) készített az SNCB-ről, amely több jelentős információval járult hozzá az SNCB által hozott, a kereskedelmi tevékenységeivel kapcsolatos döntésekre gyakorolt állami befolyás kérdésének tisztázásához. E jelentés egyrészről kijelenti, hogy „az S.N.C.B. társasági céljának meghatározása a következő: »*A társaság célja utasok, és áruk vasúton történő szállítása. A társaság saját maga, illetve meglévő vagy létrehozandó, belga, külföldi vagy nemzetközi szervezetekben való részvétel útján bármilyen kereskedelmi, ipari vagy pénzügyi műveletet végezhet, amely közvetlenül vagy közvetve, egészben vagy részben kapcsolatos a társasági céljával, vagy amely alkalmas arra, hogy annak megvalósítását vagy kifejtését megkönnyítse, illetve elősegítse (…)*«.

Az S.N.C.B.-t létrehozó 1926. július 23-i törvény nem határozta meg a társaság célját. Az 1960. augusztus 1-jei törvény (amely a korábban említett törvényt módosítja) beemelte a törvény szövegébe a társasági célt, a következő megfontolások alapján: »Az Önöknek bemutatott törvénytervezet meghatározza tehát az S.N.C.B. társasági célját annak kikötésével, hogy ez utóbbi jogosan folytathat minden olyan tevékenységet, amely a hálózat üzemeltetésével kapcsolatos, különösen büfék és italárusító helyek üzemeltetése, stb. …, a használatára szánt anyagok megépítése, minden közúti szállítás megszervezése az áruk szállításának megkönnyítése érdekében (…)«.

Az SNCB társasági célja tehát szándékosan nagyon széleskörű. E meghatározás ezen kívül nem tartalmaz semmilyen földrajzi jellegű megszorítást (…). E társasági cél értelmezhető úgy, hogy igazol minden kereskedelmi vagy akár pénzügyi tevékenységet."

(70) Másrészről az SNCB által az ABX érdekében tett kiadások tekintetében a számvevőszék jelzi azt a szempontot, amelynek figyelembe vételével e jelentés egyes részeit összeállították: „*Szem előtt tartva az S.N.C.B. önállóságát, a megelőzendő kockázat szintjét és a tételeket, különleges figyelmet fordítottunk az ABX-hálózat fejlesztésének keretén belül hozott felvásárlási döntésekre. Ezen elemzés célja lényegében azon körülmények tisztázása, amelyek között e döntéseket meghozták és követték, hogy különösen szemléltessük azon jogszabályok végrehajtásának nehézségeit, amelyek lehetővé teszik az állam számára annak elkerülését, hogy veszélybe kerüljön a vállalkozás közfeladatokból eredő kötelezettségeinek teljesítésére vonatkozó képessége*" ([21]) .

(71) Ebben az összefüggésben a számvevőszék az alábbi következtetésekre jutott:

(a) „*az ABX-hálózat fejlesztése stratégiájának fejlődését nyilvánvalóan [az SNCB] vezetősége kezdeményezte*" ([22]).

([17]) Különösen e törvény 2., 3., 8., 12. és 41. cikkéről van szó.

([18]) A Belgium által rendelkezésre bocsátott információk szerint az igazgatási tanácsbeli tagság (az IT minden tagja) összeegyeztethetetlen az Európai Parlament tagjának mandátumával vagy feladataival, a törvényhozás kamaráiban elfoglalt tagsággal, a miniszteri vagy államtitkári megbízatással, a közösségi vagy regionális tanácsban vagy kormányban való tagsággal, tartományi kormányzósággal, tartományi tanács állandó képviselői tagságával, és az SNCB személyzetének tagságával.

([19]) A számvevőszék szerint (46. o.): Az igazgatási tanács tagjainak visszahívásához jelenleg az igazgatási tanács tagjai kétharmados többségének hozzájárulása szükséges.

([20]) Számvevőszék: Az SNCB legutóbbi közleményeinek megfelelő alkalmazása; A Képviselőház 2000. május 11-i határozatának végrehajtásaként elvégzett vizsgálat; Brüsszel, 2000. május.

([21]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 142. o.

([22]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 151. o.

(b) *„a közvállalkozás [SNCB] széleskörű önállósággal rendelkezik a nem vasúti jellegű befektetései, valamint a kereskedelmi tevékenységekben való részesedésszerzései tekintetében”* ([23]).

(c) „az SNCB által e [kereskedelmi] tevékenységek esetében hozott döntéseit csak a társaság célja, és az 1991. március 21-i törvény rendelkezései korlátozzák, amelyek megelőzik a közfeladatok végrehajtása károsodásának kockázatát” ([24]) .

(d) *„a nem vasúti jellegű, kereskedelmi tevékenységekbe történő befektetések nem képezik (…) előzetes jóváhagyás tárgyát, ily módon az állami ellenőrzés teljes mértékben a kormánybiztos feladata”* ([25]).

(e) *„A jelenlegi jogszabály, amely jogorvoslati jogot biztosít a kormánybiztosnak, és megsemmisítési jogot a miniszternek az olyan döntésekkel kapcsolatban, amelyek veszélyeztetik az [SNCB] közfeladatainak végrehajtását, nem ad megfelelő biztosítékot arra, hogy e feladatok folyamatosságával kapcsolatos célkitűzés teljesüljön”* ([26]) .

(72) Az SNCB e közszolgáltatási tevékenységeit veszélyeztető kockázat, és az államnak e kockázatok korlátozása tekintetében rendelkezésére álló ellenőrzési eszközei elégtelenségének tudomásul vétele az a keret, amelybe a kormánybiztos és a felügyeletet ellátó miniszter számvevőszék által jelentett beavatkozásai illeszkednek. Így a kormánybiztos 2000. március 2-i beavatkozása ([27]) annak ellenőrzésére fordított gondot, hogy az ABX olaszországi ágába való befektetés *„…nem károsítja-e [az SNCB] közfeladatainak végrehajtását…”*. 2000. április 28-án ([28]) a mobilitási és közlekedési miniszter felszólal azon kívánság kifejezésére, hogy *„a vállalkozás stratégiai műveletei hosszú távúak legyenek, és tegyék lehetővé a folyamatosságának és az életképességének a biztosítását”*. 2000. május 31-én ([29]) a mobilitási és közlekedési miniszter pontosította *„…az állami felügyelet gyakorlásának feltételeit felvásárlás vagy részesedésszerzés esetén…”*, amely felszólalás a kormánybiztos 2000. május 26-i ([30]) felszólalását követte, amelyben az emlékeztetett *„…a kereskedelmi tevékenységeknek az SNCB társasági céljával, valamint a törvény által ráruházott feladattal való összeegyeztethetőségének követelményére…”*.

2.4.3. *A Miniszterek Tanácsa beavatkozik az ABX szerkezetátalakításába*

(73) A Bizottság egyébként a vizsgálati eljárás megindításakor megemlítette a [belga kormányhoz tartozó] Miniszterek Tanácsa 2002. február 22-i ülésének beszámolóját és az arra vonatkozó sajtóközleményt ([31]), amelyek világosan mutatják ebben az időpontban a kormány részvételét az ABX szerkezetátalakítására vonatkozó határozat meghozatalában: *„A miniszterelnök javaslatára a Miniszterek Tanácsa egy sor, az ABX tevékenységére vonatkozó intézkedést hagyott jóvá. A következő határozatokat az SNCB által átadott információk és stratégiai megfontolások alapján hozták meg: az ABX tevékenységeinek egészét összefogó holding létrehozása az SNCB által (…).”*

2.4.4. *Az SNCB finanszírozási kapacitása 1998 és 2001 között*

(74) A Bizottság megállapította, hogy 1998 és 2001 között az SNCB önmaga által olyan megfelelően jó pénzügyi helyzetben volt, amely lehetővé tette számára, hogy kölcsönökhöz jusson a piacon. Ez különösen a következőkből ered:

(a) az a tény, hogy 1998-ban az SNCB mérlegének struktúrája rendezett volt, 51 %-os pénzügyi adósság/sajáttőke aránnyal 1998-ban, 54 %-ossal 1999-ben, 62 %-ossal 2000-ben, és 90 %-ossal 2001-ben, valamint pozitív konszolidált eredménnyel ([32]).

(b) a „NERA” független szakértő tanulmánya, amely jelzi, hogy az SNCB eladósodottsága ebben az időszakban az ugyanezen ágazatban tevékenykedő hasonló vállalkozásokhoz képest teljesen elfogadható átlagot képviselt. A NERA szerint egy ilyen elfogadható szint 0,8/1 – 1,25/1 adósság/sajáttőke aránynak ([33]) felel meg. Márpedig ugyanebben a tanulmányban a NERA megállapítja, hogy az SNCB aránya 1997 és 2001 között nem haladta meg ezt az értéket ([34]).

(75) Mindemellett az SNCB pénzügyi helyzete 2002-től romlik. Valójában a konszolidált beszámolójában megjelenő pénzügyi adósságai a 2001-es 3,9 milliárd euróról 5 milliárdra emelkedtek 2002-ben, és 6,2 milliárdra 2003-ban, az összes konszolidált adósságok a 2001-es 8,6 milliárd euróról 9,6 milliárdra nőttek 2002-ben, és 10,7 milliárd euróra 2003-ban, míg az SNCB sajáttőkéje a 2001-es 4,9 milliárd euróról 4,4, milliárdra csökkent 2002-ben, és 4,2 milliárd euróra 2003-ban. Legalább a pénzügyi adósságok kizárólagos, és egy évnél hosszabb időre történő figyelembe vétele esetén ([35]), ez az arány a 2001-es 80 %-ról 114 %-ra emelkedik 2002-ben, 150 %-ra 2003-ban, miközben az SNCB konszolidált veszteséget mutatott ki ezekre az évekre.

([23]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 142. o.
([24]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 141. o.
([25]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 154. o.
([26]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 154. o.
([27]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 152. o.
([28]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 152. o.
([29]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 153. o.
([30]) A számvevőszék 2001. május 18-i jelentése, 153. o..

([31]) Elérhető a „http://www.belgium.be/” internetes oldalon
([32]) A belga hatóságok 2003 augusztus 29-én kelt, 2003.8.29-én GAB. Loyola de Palacio Entrada nº 2805. számon iktatott levele, 4. o.
([33]) A NERA-jelentés, 58. o.
([34]) A NERA szerint, (D.1. függelék, 7. o.), az adósság/sajáttőke arány 0,6 %-kal nő 1997-ben, 1998-ban és 1999-ben, 0,8 %-kal 2000-ben és 1,0 %-kal 2001-ben.
([35]) Ami az 1998 és 2001 közötti éveket illeti, az SNCB a fent említett arányt hozta létre, beleértve az adott évben esedékes hosszú távú pénzügyi adósságokat, amely magyarázza a 90 % és 80 % közötti különbséget a 2001-es évre, és a következő évre szóló különbséget.

3. AZ ABX SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI ÉS PRIVATIZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEINEK RÉSZLETES BEMUTATÁSA

(76) Az ABX-csoport tevékenységeit az ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (a továbbiakban: ABX-WW ([36]) holdingon belül fogták össze. Sőt, az addig az ABX különböző nemzeti jogalanyainak keretében egyesített Air&Sea tevékenységeket már nagy részben az ABX-WW alcsoportja, az újonnan létrehozott ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV – a továbbiakban: ABX-Air&Sea ([37]) – fogja össze.

Ez a csoportosítás a csoport tevékenységei összességének 2002-ben megkezdett mélyreható szerkezetátalakításának keretébe illeszkedik. E szerkezetátalakítás ugyanúgy tartalmaz működési intézkedéseket (a különböző jogalanyok integrációja, központi szolgálat létrehozása, profitközpontokba szervezés, kapacitáscsökkentés és termelékenységi erőfeszítések…), mint olyan pénzügyi intézkedéseket, amelyek célja a csoport pénzügyi szerkezetének és életképességének helyreállítása. Figyelembe véve e szerkezetátalakítási intézkedéseket, az SNCB eladási megállapodást írt alá egy befektetővel az ABX-Worldwide csoportra, a Bizottságnak a szerkezetátalakításra vonatkozó értékelésére is figyelemmel.

E szerkezetátalakítás fő összetevői az alábbiakban szerepelnek.

(77) A belga hatóságok jelzik, hogy e szerkezetátalakításnak köszönhetően az ABX-WW 2004-től visszaszerezte az üzemi jövedelmezőségét (11,6 millió eurós EBIT), és 2006-tól visszaszerzi a nettó jövedelmezőségét (10,7 millió eurós nettó eredmény) ([38]).

3.1. Az ABX-csoport integrációja és újjászervezése

(78) Az ABX-csoport társaságaira vonatkozóan különböző integrációs intézkedéseket hajtottak végre: a csoport igazgatási szerkezetének (Phoenix program), az informatikai rendszereknek, a pénzügyi igazgatásnak, és a humánerőforrás-gazdálkodásnak az integrációját.

(79) *Phoenix :* a belga hatóságok jelzik, hogy e program célja a csoport különböző tevékenységei nemzetközi igazgatásának integrációja, az üzemi együttműködések kézben tartása, a vásárlási volumenek kevesebb szállító alá vonása, a „Vállalati Központ (Corporate Centre)" megerősítése a hatásköreinek gyakorlásához szükséges folyamatok, hatáskörök és informatikai eszközök biztosításával, az országok közötti kereskedelmi és működési tevékenységek, valamint a vevőszolgálati tevékenység minőségének összehangolása a „Termék" sejteken keresztül, a helyi vezetőség felelősségteljességének és motivációjának megerősítése a csoport többi jogalanyaival együttműködésben végzett munkával kapcsolatban.

(80) *Informatika:* a belga hatóságok azt állítják, hogy az informatikai rendszerek integrációjának célja a meglévő rendszerek integrációja, az alkalmazások ésszerűsítése, és átfogó megoldások létrehozása a csoport számára.

(81) *Pénzügyi központosítás:* a csoport székhelyének pénzügyi igazgatási csoportját megerősítették azért, hogy a csoporton belül központosítsák e feladatot. Így a pénzügyi kontrollinggal és a készpénzvagyonnal foglalkozó munkacsoportot megerősítették, és új munkacsoportokat hoztak létre az eredmények konszolidálására és vevőkövetelések kezelésére. A pénzügyi tájékoztatás minőségét javították a fent említett informatikai integrációs terveken, és az országok által a csoport székhelyére eljuttatott pénzügyi információk szabványosításán keresztül.

(82) A pénzügyi finanszírozás e központosításának keretében az ABX a csoport minden társaságára vonatkozóan összevont készpénzkezelési mechanizmust valósított meg. Ez a „cash pooling" arra vezette az ABX-csoportot, hogy 2001-ben az SNCB garanciájával egyedi készpénz- hitelkeretet nyisson egy pénzügyi intézménynél [...] millió euró maximális összeggel.

A belga hatóságok jelezték a Bizottságnak, hogy ez a [...] millió eurós keret a kölcsönt adó bank részéről kereskedelmi díjazásra ad lehetőséget, és hogy a 2001 januárjában az SNCB által e hitelkeretre adott garancia [...] bázispont értékű díjazás tárgyát képezi.

(83) *Humán erőforrások:* a csoport élére humánerőforrás-igazgatót vettek fel 2003 novemberében azzal a feladattal, hogy hozza létre a leányvállalatok humán erőforrásai összehangolásának és gazdálkodásának struktúráit és eljárásait, valamint a felvétel közös eljárásait, a csoport felső vezetői és „kiemelkedő teljesítőképességű" munkavállalóinak „(high potentials)" értékelését és javadalmazását. 2005-ben Európai Üzemi Tanácsot hoznak létre.

(84) A belga hatóságok azt állítják, hogy az összehangolási feladatok központosítása a központi szolgálatok nagyobb hatékonyságához vezet. A központi szolgálat költsége, amely a nemzetközi ügyfelekre és/vagy több termékre vonatkozó „Global accounts" (gyűjtőszámlák) költségeiből, a központi informatikai költségekből és a szerkezeti (pénzügyi, jogi, humánerőforrás, kommunikációs) költsé-

([36]) E csoportba szerveződés 2003.12.29-én ment végbe, az ABX LOGISTICS (France) S.A. nemzetközi tevékenységeinek kivételével, amelyeket 2004 decemberében ruháztak át. A belga hatóságok szerint ezek a tevékenységek jövedelmezők, vagy közel állnak ahhoz. Az érintett jogalanyok az ABX LOGISTICS Air&Sea, a „Road International" Mitjaville S.A.S. és a Lacombe Transports Internationaux Sarl.

([37]) Az Air&Sea tevékenységek Belgiumban, Ázsiában és Amerikában mára már ABX-Air&Sea keretében csoportosulnak. A hollandiai Air&Sea tevékenységekkel ez 2005 januárjában történt meg. A németországi Air&Sea tevékenységek átruházását két okból halasztották el: i. úgy tűnt, hogy ez az átruházás az ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH elszámolásaiban [...] millió eurós nyereséget generál az átruházás évében, de azután évi több mint [...] millió eurós visszatérő készpénzkiáramlást okoz, és ii. e művelet miatt az ABX LOGSTICS (Deutschland) GmbH elvesztené az e tevékenységekhez kapcsolódó, a hitelek értékpapírosítási programja által generált [...] millió eurós pénzügyi eszközöket. E forrásokat más finanszírozási forrásokból kellene megszerezni, ami lehetetlen, mivel a társaság mérlegszerkezetét nem lehetett megerősíteni.

([38]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt levele. A számokat naprakésszé kell tenni, amelyek ennél fogva eltérhetnek a 2005. januári előrejelzésektől.

gekből áll, az ABX-WW leányvállalataihoz a „license et service fees"-en (licencdíjakon és szolgáltatási díjakon) keresztül kerülnek kiszámlázásra. Ez a kiszámlázás eléri az ABX-WW leányvállalatai üzleti forgalmának mintegy [...] %-át, és fedezi a védjegy oltalmához és használatához kapcsolódó költségeket, valamint miden olyan szolgáltatást, amelyet a székhely a leányvállalatok számára nyújt.

(85) Sőt, különösen egy közelmúltbeli tanulmányt ([39]) idézve, a belga hatóságok jelzik, hogy az ABX-WW strukturális költségei mérsékeltebbek, mint a hasonló méretű csoportok átlaga – valamennyi ágazatot tekintve. Valójában, a „Headquarters" (székhely) méretét a csoport méretéhez viszonyítva, e mutatókból kiderül, hogy a tanulmányozott csoportok mértani átlaga szerint összességében 10 000 alkalmazottra a Headquarters 168 alkalmazottja jut. Ez az átlag magasabb, mint az ABX-é, amelynél a központi szolgálat 60 alkalmazottjára 10 000 alkalmazott jut összességében.

(86) Az ABX műveletei meghatározott számú „*profitközpontokba*" tömörülnek, amelyek ugyanennyi, 2006-ig egyenként életképesnek szánt tevékenységnek felelnek meg (beleértve a németországi Road Domestic tevékenységeket, amelyek a legtöbb nehézséget jelentik).

3.2. Az ABX-Németországra vonatkozó egyedi intézkedések

(87) *Működési intézkedések:* az eljárás megindításánál bemutatott működési szerkezetátalakítási intézkedéseken kívül a leányvállalatok és tevékenységek átruházására, a kirendeltségek és tevékenységek megszüntetésére, valamint a termelékenységi nyereségekre vonatkozó további intézkedések következménye 64 telephely (69 %) teljes leépítése, az üzleti forgalom 184 millió eurós (-30 %) csökkenése, a teljes munkaidőben foglalkoztatottak 1 589 (-43 %) fővel, míg az üzemi felület 405 062 m^2-rel történő csökkenése (-56 %) ([40]) a szerkezetátalakítási terv elvileg 2005 végére szóló lejártáig, és a csoport jövedelmezőségének 2006–2007-re tervezett visszatérése mellett.

(88) A 2005. december 1-jén kelt levelükben a belga hatóságok ezen kívül jelezték, hogy „a németországi piac kedvezőtlen alakulása miatt, és figyelembe véve az Európai Bizottság iránymutatásainak követelményét, az ABX olyan terven dolgozik, amely lehetővé teszi számára, hogy csökkentse [...] a nemzeti közúti szállítási tevékenységeinek körét Németországban. (…)

Ez a terv még nem véglegesített. Az ABX LOGISTICS azonban kötelezettséget vállalhat az Európai Bizottságnál arra, hogy [...] előtt bezárások, átruházások vagy partnerség (ek) útján csökkenti a nemzeti közúti fuvarozási hálózatát Németországban azzal a céllal, hogy az ABX által ellenőrzött kirendeltségek száma – jelenleg 30 – [...] kirendeltséggel csökkenjen. Az ABX ezen felül mintegy [...] telephely [...] részvényese maradhatna [...]."

(89) *Termelékenységi nyereségek:* A belga hatóságok által közölt információk szerint a németországi működési szerkezetátalakítási intézkedések az üzemi haszonkulcs 14,6 millió eurós nagyságrendű javulását hozzák (elméleti, állandó üzleti forgalom mellett) az ABX-Németország számára.

(90) *Pénzügyi szerkezetátalakítás:* Az SNCB azt tervezi, hogy 50 millió eurós követelést alakít tőkévé, 100 millió eurós további sajáttőkét bocsát rendelkezésre, és 7,4 millió eurós kamatot alakít tőkévé. Az intézkedéseket a Bizottság jóváhagyása után valósítják meg. E tőkeapportnak lehetővé kell tennie az ABX-D számára, hogy a sajáttőkéjét a 2004 december 31-i szintre, - 143 millió euróról (időközben - 141,2 millió euróra pontosítva) 14,4 millió euróra állítsa vissza. A belga hatóságok szerint egy ilyen eredmény kívánatos az ABX-D esetében az ABX-WW tervezett privatizációjának megvalósításához ([41]).

(91) *Előreláthatő eredmények:* Ezen intézkedések összessége alkalmazásának a business plan (üzleti terv) szerint az ABX-D működési életképességének visszatéréséhez kell vezetnie 2006-ban ([...] millió eurós EBIT), valamint a nettó életképesség visszatéréséhez 2007-ben ([...] millió eurós nettó eredmény).

3.3. Az ABX-Hollandiára vonatkozó egyedi intézkedések

(92) *Működési intézkedések:* az eljárás megindításánál leírt működési szerkezetátalakítási intézkedéseken kívül a leányvállalatok és tevékenységek átruházására, a kirendeltségek és tevékenységek megszüntetésére, valamint a termelékenységi nyereségekre vonatkozó további intézkedések következménye 4 telephely (-44 %) teljes leépítése, az üzleti forgalom 14 millió eurós (-21 %) csökkenése, a teljes munkaidőben foglalkoztatottak 93 (-22 %) fővel, míg az üzemi felület 18 400 m^2-rel (-28 %) történő csökkenése.

(93) *Termelékenységi nyereségek:* A belga hatóságok által közölt információk szerint a hollandiai működési szerkezetátalakítási intézkedések az üzemi haszonkulcs 5,7 millió eurós nagyságrendű javulását hozzák (elméleti, állandó üzleti forgalom mellett) a hollandiai ABX számára, legkésőbb a csoport életképességének 2006–2007-re várt visszatéréséig.

(94) *Pénzügyi szerkezetátalakítás:* Az SNCB azt tervezi, hogy 10 millió eurós követelést és 0,6 millió eurós kamatot alakít tőkévé, mihelyt a Bizottság jóváhagyta az intézkedéseket. E tőkeapportnak lehetővé kell tennie az ABX-NL számára, hogy a sajáttőkéjét a 2004 december 31-i szintre, - 1,3 millió euróról (időközben - 1,5 millió euróra pontosítva) 9,3 millió euróra állítsa vissza. A belga hatóságok szerint egy ilyen eredmény kívánatos az ABX-NL esetében az ABX-WW tervezett privatizációjának megvalósításához ([42]).

([39]) Forrás: 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]) A belga hatóságok 2005 január 14-én kelt levele, 23. o.

([41]) A belga hatóságok 2005.2.24-én kelt levele, 12. o.

([42]) A belga hatóságok 2005.2.24-én kelt levele. 12. o.

(95) *Előreláthatóeredmények:* Ezen intézkedések összessége alkalmazásának a business plan (üzleti terv) szerint az ABX-NL működési életképessége visszatéréséhez kell vezetnie 2005-ben ([...] millió eurós EBIT), valamint a nettó életképesség visszatéréséhez 2006-ban ([...] millió eurós nettó eredmény).

3.4. A road domestic tevékenység átruházása Franciaországban

(96) Az ABX-F-et érintő nehézségekkel szemben, amelyeket az ABX-csoport egészének életképességére nézve kritikusnak tartanak, a belga hatóságok megjegyezték, hogy az SNCB az ABX-Franciaország belföldi közúti tevékenységeit RES útján megszünteti. Mivel a RES-t részletesen bemutatták az eljárás kiterjesztésében, csak röviden kerül megemlítésre itt, hogy az ABX-F belföldi tevékenységeit RES útján, [...] millió eurós negatív piaci áron eladták. Az ABX-F többi tevékenységét átruházták az ABX-WW-re.

(97) Két szakértő, a Deloitte és az Ernst & Young Transaction Advisory Services arra a következtetésre jutott, hogy az ABX-F belföldi részlegének [...] millió eurós negatív eladási ára megfelelő, és megfelel a piaci értéknek.

(98) A belga hatóságok szerint, „az SNCB lemondott az ABX-Franciaországba való befektetésének folytatásáról: a többek között 2003 februárjában bejelentett újratőkésítési intézkedéseket nem fogják végrehajtani. A Franciaországra vonatkozó intézkedések – beleértve a RES-t – nem illeszkednek a folyamatosság logikájába, de szociális téren ellenőrzöttek és felelősségteljesek, amely lehetővé teszi több, mint 2300 munkahely megóvását. Az SNCB kivonul Franciaországból: a RES végrehajtása után az ABX-Franciaország egyetlen tevékenysége azon három, jövedelmező logisztikai szerződés végrehajtása, amelyet [...] végéig folytatnak, és amely csak 29 millió eurós üzleti forgalmat realizál. Ekkor az ABX-Franciaországnak nem lesz többé működési tevékenysége, és kétségtelenül felszámolásra kerül." ([43]). „Ennél fogva, ha úgy lehet tekinteni, hogy a tevékenység megszüntetése Franciaországban – tág értelemben – része az ABX Logistics csoport szerkezetátalakításának, akkor az ABX LOGISTICS franciaországi tevékenységeinek nem a Németország vagy Hollandia tekintetében bejelentett intézkedések értelmében vett szerkezetátalakításáról van szó." ([44])

3.4.1. *A RES választása*

(99) Emlékeztetőül, a belga hatóságok összehasonlították a „RES" (a vállalkozás alkalmazottak által történő megvásárlása) forgatókönyvét az ABX tevékenységeinek belföldi része tekintetében egy egyezségen alapuló felszámolási forgatókönyvvel, és megállapították, hogy a RES a kevésbé költséges megoldás. Az eljárás kiterjesztésében a Bizottság megkérdőjelezte ezt az érvelést, jelezve, hogy a vonatkozó összehasonlítást meg kell tenni a RES és a kényszerfelszámolás forgatókönyve között is, mivel egy hasonló helyzetben lévő magánbefektető a számára legkevesebb kiadással járó megoldást keresné anélkül, hogy kizárná a bírósági felszámolás lehetőségét, ha az gazdasági szempontból előnyösebbnek bizonyulna.

(100) A belga hatóságok fenntartják, hogy a bírósági felszámolás mindenképpen költségesebb lenne, mint a RES, és azt is, hogy a Bizottság kétségei ellenére az egyezségen alapuló felszámolás nem csak szociális szempontból felelősségteljesebb, hanem mindenekelőtt továbbra is a megfelelő összehasonlítás marad, az alábbiakban összefoglalt okokból.

3.4.2. *A különböző forgatókönyvek költsége*

(101) A belga hatóságok összehasonlították a három lehetőséget, a RES-t, az egyezségen alapuló felszámolást és a bírósági felszámolást, ahogyan az az alábbi táblázatban szerepel ([45]):

	R.E.S.	Önkéntes, vagy egyezségen alapuló felszámolás	Bírósági, vagy kényszerfelszámolás
Negatív sajáttőke 2004/09/30-án	[…]	[…]	[…]
2004 utolsó harmadára várt veszteségek	[…]	[…]	[…]
Becsült negatív sajáttőke 2004/12/31-ig	[…]	[…]	[…]
Amiből adósság az SNCB felé	[…]	[…]	[…]
Immateriális javak értékcsökkenése	[…]	[…]	[…]
A Contract Logistics MGF számára történő eladásának még el nem könyvelt értéktöbblete	[…]	[…]	[…]
Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile és Lacombe átadásának értéktöbblete	[…]	[…]	[…]
A folyamatban lévő szociális terv véglegesítése (PSE4) – kiadások 2004	[…]	[…]	[…]
A 2005-ös veszteségek fedezete az R.E.S.-be nem tartozó tevékenységek tekintetében	[…]	[…]	[…]

([43]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt levele, 18. oldal.

([44]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt, 2005.6.16-án 15050. számon iktatott levele, 18. o.

([45]) A belga hatóságok 2005.9.2-án kelt levele.

	R.E.S.	Önkéntes, vagy egyezségen alapuló felszámolás	Bírósági, vagy kényszerfelszámolás
Impact cash az SNCB számára a tevékenység-megszüntetési forgatókönyv kiválasztása előtt	[…]	[…]	[…]
Átruházási ár (negatív) – maximum	[…]		
A szociális terv tárgyalásának időszakában felmerült veszteségek fedezete – 2005		[…]	
A 4 további hónapban felmerült veszteségek fedezete – 2006 (kockázat)		-15	
Új szociális terv a megmaradó személyzetről		[…]	
A bérleti szerződések felmondása		-8	
Más szerződések felmondása		-6	
Az SNCB […] kockázata […]			
Kereskedelmi adósságok a szállítók felé 2004.12.31-ig			
Szociális adósságok a személyezt felé			
Szociális terv az ABX-Franciaország személyzete számára			[…]
A hitelezők kárának megtérítése – Bérletek			-8
A hitelezők kárának megtérítése – Más szerződések			-6
Az SNCB garanciájának a Soc. Gen/Natexis felé fennálló adósságok tekintetében történő igénybevételével kapcsolatos kockázat			
Az ABX LOGISTICS csoport értékének csökkenése			-112
A volumencsökkenést követően végrehajtásra kerülő további elbocsátások költségei			[…]
A működőtőke-szükségletre gyakorolt hatás			-45
Az SNCB banki adósságának finanszírozási költségére gyakorolt hatás			-14
Az ABX LOGISTICS banki adósságának finanszírozási költségére gyakorolt hatás			-7
Az SNCB összes költsége	**- 137,5**	**-183**	**-346**

(102) A RES és az egyezségen alapuló felszámolás költsége közötti különbség (lényegében a megmaradó személyzetre vonatkozó szociális terv költsége, és e terv tárgyalásának időszakában felmerült veszteségek fedezete) tekintetében a belga hatóságok megjegyzik, hogy a tervet az Ernst & Young társaság már megvizsgálta és megerősítette. Ezek a szakértők a következőket állapították meg: „… 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" („Megállapítjuk, hogy átfogó szempontból a vállalkozás vezetői kivásárlásának és a belföldi közúti szállítás felszámolásának forgatókönyve közötti árkülönbség, amely 45,5 millió euró, tisztességes és ésszerű").

(103) A belga hatóságok szerint a bírósági felszámolás költsége sokkal magasabb lenne, mint az ABX Franciaország nettó eszközeinek értéke a művelet végrehajtásakor (ami –[...] millió euró), a következő okokból:

(a) az SNCB számára fennálló kockázat [...]

(b) az ügyfelek elvesztésének hatása, amely az ABX-ről alkotott kép leértékelődéséből ered, és e veszteségnek az ABX LOGISTICS Worldwide csoport értékére gyakorolt hatása,

(c) az ügyfelek elvesztése miatt feleslegessé vált személyzet elbocsátásának költségei,

(d) a csoport működőtőke-szükségletére gyakorolt hatás, és

(e) az ABX LOGISTICS-csoport és maga az SNCB finanszírozási költségeire gyakorolt hatás az egyik leányvállalatuk nem fizetése következtében.

(104) *A [...] kockázata ([...] millió euró):* A belga hatóságok szerint ([46]) *„a bírósági felszámolás forgatókönyve az SNCB-t a [...] kockázatának tenné ki, amely felvetné a felelősségét. [...]* ([47]) *, [...]* ([48]) *, [...]* ([49])" ([50]).

(105) A belga hatóságok egy közelmúltbeli határozatot is példaként idéznek [...] ([51]).

(106) A belga hatóságok úgy vélik, hogy *„a Bizottságnak a kockázat megléte és elfogadható jellege megállapítására kell szorítkoznia, és annak meghatározására, hogy e kockázattal szemben egy magánszereplő ugyanilyen helyzetben valószínűleg kereste volna a bírósági felszámolás elkerülésének lehetőségét, és az egyezségen alapuló felszámolást választotta volna [...]*" ([52]).

([46]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt, 2005.6.16-án 15050. számon iktatott levele, 22. o.
([47]) [...].
([48]) [...].
([49]) [...]
([50]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt, 2005.6.16-án 15050. számon iktatott levele, 22. o.
([51]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt levele, C. 4. melléklet.
([52]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt, 2005.6.16-án 15050. számon iktatott levele, 22. o.

(107) A Grand, Auzas és társai francia ügyvédi iroda 2004 végén hívta fel az SNCB figyelmét erre a kockázatra, és írásban megerősítette az e kockázatra vonatkozó elemzését.

(108) Ugyanígy a Linklaters iroda jelezte a belga hatóságoknak, hogy ha „[...] ([53]) [...]" ([54]).

(109) Ha az SNCB [...], a belga hatóságok úgy értékelik, hogy a megmaradó 1300 munkavállalóra vonatkozóan legalább egy [...] millió eurós szociális tervet kellett volna finanszíroznia, és kártérítést adni az ABX-Franciaország hitelezőinek (8 millió eurót az ingatlanhitelezők és 6 millió eurót más hitelezők esetében).

(110) *Az ABX csoport értékének csökkenése az ügyfelek elvesztése következtében (112 millió euró):* A belga hatóságok becslése szerint a franciaországi road domestic tevékenység bírósági felszámolása súlyosan és tartósan rontaná a csoport hírnevét és a róla alkotott képet, és a csoport egészére nézve hátrányos ügyfélveszteséget jelentene. Az ABX-csoport értéke csökkenésének becslését az alább található táblázat tartalmazza.

A belga hatóságok úgy vélik, hogy az üzleti forgalom veszteségét a közvetlen szállítási költségek eltűnése részben kiegyenlítené. De a közvetett költségeket (szerkezeti költségeket) csak fokozatosan lehetne csökkenteni (a személyzetnek a kiesett tevékenységi volumennel arányos elbocsátásával) egy 3 éves időszakban, a bírósági felszámolást megelőző helyzethez való visszatérés céljából. Az ügyfelek elvesztésének az üzemi eredményre (EBIT) gyakorolt hatása így az első évben maximális lenne, és a következő két évben csökkenne, a bírósági felszámolást megelőző helyzethez való visszatérésig.

A csoport értékének csökkenése az ABX LOGISTICS France S.A. bírósági felszámolását követő volumencsökkenés következtében

Millió euró a 2004 végén rendelkezésre álló előirányzatok alapján		2005	2006	2007	Összesen
Franciaországban					
Road International Franciaország					
	A költségvetésbe felvett bruttó haszonkulcs	[…]	[…]	[…]	
	Az ügyfélveszteség %-ban	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Az EBIT-re gyakorolt hatás becslése	[…]	[…]	[…]	8,8
Air&Sea Franciaország					
	A költségvetésbe felvett bruttó haszonkulcs	[…]	[…]	[…]	
	Az ügyfélveszteség %-ban	*10 %*	*6 %*	*2 %*	
	Az EBIT-re gyakorolt hatás becslése	[…]	[…]	[…]	3,1
Franciaországon kívül					
Road Németország					
	A költségvetésbe felvett bruttó haszonkulcs	[…]	[…]	[…]	
	Az ügyfélveszteség %-ban	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Az EBIT-re gyakorolt hatás becslése	[…]	[…]	[…]	46,7
Air&Sea Németország					
	A költségvetésbe felvett bruttó haszonkulcs	[…]	[…]	[…]	
	Az ügyfélveszteség %-ban	*5 %*	*3 %*	*1 %*	
	Az EBIT-re gyakorolt hatás becslése	[…]	[…]	[…]	3,1
Road Domestic Hollandia					
	A költségvetésbe felvett bruttó haszonkulcs	[…]	[…]	[…]	
	Az ügyfélveszteség %-ban	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Az EBIT-re gyakorolt hatás becslése	[…]	[…]	[…]	3,3

([53]) [...]

([54]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt levele, C. 2. melléklet.

Millió euró a 2004 végén rendelkezésre álló előirányzatok alapján	2005	2006	2007	Összesen
Road Domestic Belgium				
A költségvetésbe felvett bruttó haszonkulcs	[…]	[…]	[…]	
Az ügyfélveszteség %-ban	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
Az EBIT-re gyakorolt hatás becslése	[…]	[…]	[…]	16,5
Más országok és terméksorozatok				
A költségvetésbe felvett bruttó haszonkulcs	[…]	[…]	[…]	
Az ügyfélveszteség %-ban	*5 %*	*3 %*	*1 %*	
Az EBIT-re gyakorolt hatás becslése	[…]	[…]	[…]	25,2
Összesen				
A költségvetésbe felvett bruttó haszonkulcs	455,6	489,7	519,7	
Az ügyfélveszteség %-ban (súlyozott átlag)	*14 %*	*7 %*	*3 %*	
Az EBIT-re gyakorolt hatás becslése	61,6	34,4	16,4	112,4

(111) E tekintetben a belga hatóságok azt is jelezték, hogy az Európai Közösségek Bírósága szerint *„el kell fogadni (…), hogy egy anyavállalat egy korlátozott időszakon belül viselheti valamely leányvállalata veszteségeit, hogy lehetővé tegye ez utóbbi számára a tevékenységének legjobb körülmények között történő befejezését. Az ilyen döntéseket nem csak a közvetett anyagi haszon lehetősége motiválhatja, hanem más megfontolások is, mint a csoportról kialakult kép fenntartásával, vagy a tevékenységeinek új irányba terelésével kapcsolatos törekvés.”* ([55]) .

(112) A volumen csökkenése folytán feleslegessé vált személyzet elbocsátásának költségei ([...] millió euró) : Ahogyan az a fentiekben szerepel, a belga hatóságok azt feltételezték, hogy a közvetett költségek egy 3 éves időszakban az elbocsátások révén fokozatosan csökkenthetőek lennének az egyensúlyhoz való visszatérés érdekében. A belga hatóságok által elfogadott becslések mintegy 1 000 elbocsátásról szólnak (ami mintegy 550 fő Németországban, 200 Franciaországban, 100 Belgiumban, és 200 a világ többi részén).

(113) Az ABX-csoport működőtőke-szükségletére gyakorolt hatás (45 millió euró): a belga hatóságok úgy vélik, hogy a csoport bírósági felszámolásának forgatókönyve jelentős nyomást hozna létre a csoport többi részének szállítói részéről a számláik fizetési határidejére vonatkozó újratárgyalás érdekében (például azonnali kifizetés követelése az adott hónap végétől számított 30 napos kifizetés helyett). Úgy számolnak, hogy a szállítók kifizetésére nyitva álló átlagos határidő 7 nappal történő csökkentése egy 45 millió eurós nagyságrendű azonnali készpénzszükségletet teremtene.

(114) Az SNCB és az ABX LOGISTICS Worldwide finanszírozásának átlagos költségére gyakorolt hatás (14 + 7 millió euró): a belga hatóságok szerint az SNCB és az ABX LOGISTICS finanszírozásának átlagos költségét növelhették a bankjaiknál a leányvállalataik egyike fizetéseinek megszüntetése miatt. A lehetséges finanszírozási többletköltséget 100 bázispontra (1 %) becsülik az ABX LOGISTICS banki adóssága (mintegy 240 millió euró) esetében, és 50 bázispontra az SNCB banki adóssága (mintegy 900 millió euró) esetében, amelyet a belga állam nem vállalt át. Azzal a feltételezéssel, hogy ezt a többletköltséget három év alatt semlegesítik, a belga hatóságok úgy vélik, hogy az SNCB adósságának finanszírozásához kapcsolódó többletköltség 14 millió eurós nagyságrendű, míg az ABX LOGISTICS-hoz kapcsolódó adósság finanszírozásának többletköltsége 7 millió eurós nagyságrendű.

3.4.3. *A belga hatóságok által előterjesztett egyéb megfontolások*

(115) A különböző forgatókönyvek becsült költsége összehasonlításainak kiegészítéséül a belga hatóságok úgy ítélik meg, hogy a befektetők más tényezőket vesznek figyelembe, amennyiben felmerül a tevékenység átruházásának vagy lezárásának kérdése.

(116) A belga hatóságok így tehát úgy vélik, hogy a csődeljárás alá helyezés szociális zavarokat okozhat, amely az ABX LOGISTICS tevékenységeinek megakadásához vezetne a felszámolással nem érintett telephelyeken (nemzetközi tevékenységek), ami hatással lenne a többi ország felé irányuló forgalomra, vagy akár az SNCB forgalmára. Az ugyanilyen körülmények között lévő magánvállalkozás szerintük szintén figyelembe venné a nagyon jelentős hasonló kockázatokat, és az önkéntes felszámolás lehetőségét választaná.

(117) Általánosabban fogalmazva, a belga hatóságok szerint „tévedés az, hogy egy magánbefektető, főleg ha európai és az SNCB-hez hasonló méretű, szükségképpen a kényszerfelszámolást választaná, ha az olcsóbb lenne az önkéntes felszámolásnál. Más magántársaságok ugyanilyen körülmények között az önkéntes felszámolás forgatókönyvét

([55]) A C 303/88. sz. Olaszország kontra Bizottság, ún. Eni-Lanerossi ügy, EBHT 1991., I-1433. o., 21. pont.

választották egy szociális terv finanszírozásával a tevékenységek lezárásával érintett munkavállalók tekintetében." ([56]). A belga hatóságok által egy szociális jogra szakosodott ügyvédi irodától (Claeys & Engels) kért szakértői vélemény szerint több közelmúltbeli példa létezik olyan magántársaságokra vonatkozóan, akik ezt a magatartást választották.

(118) Egyébként a belga hatóságok megjegyzik, hogy a TNT magántársaság ugyanazokra a lépésekre vállalkozott, mint az SNCB, amikor úgy döntött, hogy inkább megszünteti a veszteséges nemzeti fuvarozási tevékenységeit, és a „szerződéses logisztikai" tevékenységeinek egy részét Franciaországban, minthogy azok önkéntes vagy bírósági felszámolását kezdeményezze ([57]).

(119) Végül, a belga hatóságok a vállalkozások szerkezetátalakítása tekintetében idézik a Bizottság 2005. márciusi közleményét, amely különösen a következőképpen szól „a társadalmi kohézió fenntartásához – amely az európai társadalmi modell védjegye – olyan »kísérőpolitikákat« kell végrehajtani, amelyek célja a társadalmi költségek minimalizálása, valamint alternatív munkahely- és jövedelemforrások kutatásának támogatása. (…) A vállalkozások szerkezetátalakítása gyakran alapvetően negatív jelenségnek számít, mivel legtöbb esetben annak csupán a foglalkoztatásra vagy a munkakörülményekre gyakorolt azonnali hatása a szembetűnő. (…) Ezért fontos, hogy e változások nyomon követése oly módon történjen, hogy azoknak a foglalkoztatásra és a munkakörülményekre gyakorolt hatása a lehető legátmenetibb és legkorlátozottabb legyen." ([58])

(120) Következésképpen a belga hatóságok megjegyzik, hogy az SNCB a RES forgatókönyvét választotta a következő okokból:

(a) A költség és a kockázat jelentősen alacsonyabb, mint a bírósági vagy az önkéntes felszámolás esetében,

(b) Az ABX LOGISTICS Worldwide csoport értékére és a róla kialakult képre gyakorolt korlátozott hatás,

(c) Elfogadhatóbb szociális következmények (1 300 munkahely megtartása Franciaországban az új „*Cool Jet*" magánvállalkozás keretében),

(d) Az SNCB társasági felelőssége a szállítói és a hitelezői felé, hogy minden más, ilyen nagyságú európai vállalkozáshoz hasonlóan felelősségteljesen viselkedjen.

3.5. **Az ABX hálózatának csökkentése**

(121) Az ABX csoport szerkezetátalakítása a „freight forwarding" (szállítmányozás) tevékenységének jelentős kapacitáscsökkentésével járt. E tevékenység keretén belül a kapacitást releváns módon olyan jelzőszámokkal mérik, mint a számlázott üzleti forgalom, a telephelyek száma, a raktárterület vagy az alkalmazottak száma.

(122) A belga hatóságok szerint az ABX-WW csoport egészére alkalmazott teljes működési szerkezetátalakítási intézkedések jelentősen túlmennek az eredetileg meghatározott intézkedéseken.

Az eredeti terv a 98,5 millió eurós üzleti forgalmat képviselő 3 leányvállalat eladását, 7 kirendeltség és 3 raktár bezárását írta elő Németországban, 4 kirendeltségét Franciaországban, 2 kirendeltségét Hollandiában, valamint 690 FTE csökkenést, ebbe beleértve a kirendeltségek bezárásának hatását.

A 2005 folyamán bejelentett kapacitáscsökkentési intézkedések hatása a szerkezetátalakítás végéig a következő lesz: a telephelyek számának 176-tal (-31 %) való csökkentése, az üzleti forgalom 624 millió euróval (-21 %) való csökkentése, a teljes munkaidőben foglalkoztatott alkalmazottak 5827 személlyel (-40 %) való csökkentése, és az üzemi terület ([59]) 917 377 m^2-rel (-54 %) való csökkentése.

A Németországra vonatkozó kiegészítő kötelezettségvállalások, amelyeket Belgium 2005 novemberében vállalt, fokozzák e csökkentést.

(123) A belga hatóságok jelzik, hogy a kiterjedés csökkentései, és a 2002 óta végrehajtott, valamint a közelmúltban elhatározott átruházások maximálisak, és a további csökkentések az ABX LOGISTICS hálózat leépítéséhez vezetnének. Szerintük egy nemzetközi hálózat megléte valójában az ABX és versenytársai stratégiai és kereskedelmi helyzetének az alapját képezik: a hálózat leépítése súlyos negatív hatással járna, ami veszélyeztetné a csoport versenyképes strukturális piaci helyzetét, a szerkezetátalakítási terv megvalósításának lehetőségét, és a csoport vonzerejét a lehetséges partnerek előtt egy privatizáció keretében.

E tekintetben a belga hatóságok úgy vélik, hogy a belföldi fuvarozási tevékenységek franciaországi megszüntetésének művelete nem követhető Németországban; a csoport társaságai belföldi és nemzetközi közúti tevékenységeinek integrációja Németországban és Hollandiában valójában előrehaladottabb, mint a közúti tevékenységek esetében Franciaországban a műveletek és az informatikai rendszerek integrációja, és a közös ügyfelek jelentős hányada miatt; ez a nagyobb integráció nem csak a német piac szerkezetéből, hanem az ABX LOGISTICS történetéből is adódik, mivel a „nemzetközi" és a „belföldi" részlegeket Franciaországban csak 2003-ban, és akkor is csak részlegesen integrálták, míg Németországban a belföldi fuvarozás és a nemzetközi közúti szállítmányozási tevékenységek a THL és a Bahntrans (később ABX Németországban) társaságok 1996-os egyesülése óta egy jogalany keretén belül egyidejűleg álltak fenn.

([56]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt, 2005.6.16-án 15050. számon iktatott levele, 21. o.

([57]) A belga hatóságok 2005.9.2-án kelt levele, 6. o.

([58]) A Bizottság közleménye: Szerkezetátalakítások és foglalkoztatás : „A szerkezetátalakítások előkészítésével és nyomon követésével a foglalkoztatás fejlesztéséért: az Európai Unió szerepe", COM(2005) 120 végleges, 2–3. o.

([59]) A Bizottság rendelkezésére álló adatok szerint lényegében raktározási területről van szó.

A hatóságok hozzáfűzik, hogy mind Németországban, mind pedig Hollandiában a Road hálózat sűrűségének további csökkenése a német piacról való kivonuláshoz vezet, az ABX LOGISTICS és az ezen országokban tevékenykedő versenytársai közötti, a telephelyek számára vonatkozó összehasonlítás tekintetében.

Az ABX LOGISTICS „Road", valamint a német és a holland piacon tevékenykedő fő versenytársai telephelyei számának összehasonlítása (a németországi további csökkentésekre vonatkozó kötelezettségvállalások figyelembe vétele előtt) ([60])

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

Forrás: weboldalak, az ABX LOGISTICS becslései

Végül hangsúlyozzák, hogy ezek a megszüntetések akkor következnek be, amikor az ABX fő versenytársai fuvarozási vagy fuvaregyesítéssel foglalkozó társaságokat vásárolnak fel, különösen Németországban, abból a célból, hogy növeljék a saját belföldi fuvarozási hálózatukat ebben az országban.

3.6. Az SNCB által az ABX számára 2002-ben adott kölcsönök

(124) Az SNCB kölcsönöket adott az ABX különböző leányvállalatai számára.

2002 áprilisában és májusában az SNCB a belgiumi ABX LOGISTICS group NV leányvállalata számára három, egyenként 50, 10 és 29 millió eurós, változó kamatozású kölcsönt adott. A belga hatóságok szerint e kölcsönök átlagos kamatlába körülbelül [...] %, [...] % és [...] % volt.

2004. június 30-án e kölcsönöket az SNCB átvállalta, és közvetlenül az ABX Németországnak, az ABX Hollandiának és az ABX Franciaországnak juttatta [...] %, [...] % és [...] % kamatlábbal.

3.7. Az ABX-WW privatizációja

(125) A belga hatóságok szerint „az SNCB megerősítette az ABX LOGISTICS Worldwide privatizációjára irányuló szándékát a szerkezetátalakítási tervnek a Bizottság által történő jóváhagyását követő hat hónapon belül. (…) Az SNCB Holding egy kötelező elvi megállapodást (»term sheet«) kötött és írt alá 2005. március 22-én egy lehetséges vásárlóval. E megállapodás azonban a szerkezetátalakítási tervet engedélyező határozat Bizottság általi elfogadásával kapcsolatos felfüggesztő feltételhez kötött." ([61])

([60]) A belga hatóságok által benyújtott táblázat.

([61]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt levele, 26. o.

(126) A belga hatóságok jelezték, hogy az SNCB-nek az ABX szerkezetátalakítására és átruházására vonatkozó döntését követően e vállalkozás tárgyalásokba kezdett különböző lehetséges vevőkkel. E tekintetben az SNCB megbízta az ABX-WW-t, valamint a „Petercam" társaságot, hogy ezen eladás keretében őt képviselje.

(127) 2003 júniusától az ABX-WW megkezdte az előzetes tárgyalásokat az első partnerrel, egy ipari csoporttal. 2004 márciusában és júniusában megszületett egy „memorandum of understanding" (szándéknyilatkozat) tervezete. 2004 júniusa és augusztusa között a tárgyalásokat e lehetséges első partner miatt felfüggesztették.

(128) 2004 júniusában az ABX-WW kapcsolatba lépett egy második ipari partnerrel. 2004 szeptemberében azonban ez a második lehetséges partner az ABX-WW-vel folytatott tárgyalások végleges befejezését javasolta.

(129) 2004 augusztusának végén felvették a kapcsolatot egy harmadik lehetséges partnerrel, egy másik ipari csoporttal. Mindazonáltal ezek a tárgyalások megszakadtak egy negyedik partnerrel folytatott eredményes kapcsolatok miatt, aki 2004 novemberében önmagát kötelező ajánlatot tett az ABX-WW felvásárlására, ahogyan az a fentiekben szerepel. Ezzel a jelölttel – a továbbiakban: „Yvan" – kötötte meg az SNCB az eladásról szóló megállapodást és a fent említett „Term Sheet"-et (szándéklevél) 2005 márciusában.

(130) A fent említett „Term Sheet" (szándéklevél) szerint Yvan a Bizottság megengedő határozata esetére kötelezettséget vállal egy [60 és 150 ([**]) közötti] millió eurós összeg befektetésére, amelyből [...] millió eurót az ABX LOGISTICS Worldwide részvényeinek kifizetésére az SNCB Holding számára. A többi tekintetében az Yvan által tett e befektetést a következő módon használják fel:

(a) [...] millió euró az SNCB által egy [...]-i épületre nyújtott garancia „back-to-back"-ben (viszonossági fizetéssel) való fedezésére;

(b) [...] millió euró az ABX LOGISTICS Worldwide számára engedélyezett, alárendelt kölcsön formájában, a következők finanszírozására:

— A tranzakció költségei, beleértve többek között az Yvan költségeit, és különösen annak stratégiai, jogi és pénzügyi tanácsait. E költségeket [...] és [...] millió euró közötti összegre becsülik.

— A részvényes megváltozása miatt az egyes pénzügyi intézmények esetleges kivonulásához, vagy esetleges garanciakéréséhez kapcsolódó finanszírozási szükségletek. A tranzakciók költségei után fennmaradó [...] millió eurós összeg, azaz [...]–[...] millió euró, célja az e kivonulások finanszírozási szükségleteinek fedezése.

(131) A „Term Sheet" (szándéklevél) meghatározza, hogy az átruházás esetén szokásos feltételek és a kellő gondosság (due diligence) figyelembe vételével az Yvan és az SNCB köteles eljárni az ABX-csoport eladása érdekében, amint a Bizottság határozatára vonatkozó felfüggesztő feltétel megszűnik.

Amennyiben ez a feltétel nem hárul el, az Yvan és az SNCB meghatározott körülmények között már nincs kötve az eladásról szóló megállapodáshoz.

(132) Végül a belga hatóságok közlik, hogy „az ABX-WW privatizációját követően az SNCB felszabadul minden mérlegen kívüli kötelezettség, garancia és komfort levél alól. [...] A komfort leveleknek már nem lesz létjogosultságuk, így lejárnak, amint a Bizottság engedélyezi a német leányvállalat újratőkésítésére vonatkozó pénzügyi intézkedéseket, és azokat végrehajtják" ([62]).

4. AZ ÉRDEKELTEK ÉSZREVÉTELEI

4.1. Az eljárás megindítása

(133) Az ügy körülményeit, és különösen a Bizottság által az eljárás megindításakor kifejtett következtetéseket figyelembe véve a következő érdekelt felek külön, és egymástól függetlenül a következő észrevételeket tették.

(134) Mindenek előtt az érdekelt harmadik személyek első csoportjának, azaz: 1. a Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauteren Verhaltens im Speditions-Logistik- und Transportgewerbe E.V. Köln, 2. a H.A.L.T.E., 3. a Ziegler, 4. a Freshfields, Bruckhaus, Deringer (a Deutschen Post AG képviselőjeként) 5. a De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV) érvei kerülnek bemutatásra, amelyek átfedik egymást, és a következőképpen foglalhatók össze ([63]).

(135) *A szerkezetátalakítási tervre vonatkozóan:* Az érdekelt felek hangsúlyozzák az ABX által először benyújtott szerkezetátalakítási terv belső gyengéit. Vitatott, hogy a célzott jogalanyok jogosultak-e szerkezetátalakítási támogatásra, amint azok legalább gazdaságilag integrálódnak a vállalkozások egy olyan csoportjába, amelynek képesnek kellene lennie a tervezett intézkedések társfinanszírozására. Hangsúlyozzák, hogy egy szerkezetátalakítási támogatás csak akkor engedélyezhető, ha életképes szerkezetátalakítási terv kapcsolódik hozzá, amely biztosítja a hosszú távú jövedelmezőség visszatérését. Márpedig ezek az érdekelt felek az eljárás megindításához igazodnak azon megállapítás tekintetében, hogy e terv nem vezet az életképességhez, tekintettel a finanszírozásának elégtelenségére, és arra, hogy a működési szerkezetátalakítási intézkedések nem elegendőek. Ebből következik, hogy az a támogatás, amely nem vezet az életképességhez, a közösségi érdekkel ellentétes mértékben torzítja a versenyt.

(136) Általánosságban a tőkék rendes jövedelmezőségéhez való visszatérés valószínűsége nem piacnyerésekben, a termelékenység és a szolgáltatás minőségének javulásában és az ügyfelek viselkedésének változásában fejeződik ki – legalábbis nem jobban, mint egy ilyen változás körülményei a piac átfogó növekedése tekintetében.

(137) A tervezett szerkezetátalakítási és ésszerűsítési intézkedések a fuvarozási és a logisztikai szakma változásaihoz való igazodásnak felelnek meg, amelyeket az ABX-nek több éve meg kellett volna valósítania, és amelyeket az ágazat más vállalkozásai jelentős erőfeszítések árán már véghezvittek. A tervnek a Bizottság által történő jóváhagyása így csak meghosszabbítaná a piac amúgy is régóta tartó zavarát, és közvetítené a gazdasági nehézségeket olyan vállalkozásokhoz, különösen a magántőkével működő középvállalkozásokhoz, amelyek már megtették a maguk szerkezetátalakítási erőfeszítéseit, sőt akár leküzdhetetlen nehézségeket okozhat néhányuk számára.

(138) *Az állam beavatkozásáról:* Az ABX szerkezetátalakításának késedelmei nagy részben az SNCB-nek az ABX napi vezetésébe történő folyamatos beavatkozásának köszönhetők, és az ABX igazgatási tanácsa tagjai politikai kinevezésének. Egyes érdekelt felek felhívják a figyelmet az ABX Logistics csoport, és így az ABX Logistics Worldwide igazgatási tanácsa tagjai kiválasztása átláthatóságának hiányára. Ezeket az igazgatási tanácsi tagokat az SNCB vezetősége politikai okok alapján mérlegelve nevezik ki, amely megakadályozza a vállalkozás vezetésének önállóságát. Különösen arra hivatkoztak, hogy az ABX vezetésére vonatkozó határozatokat vagy a Miniszterek Tanácsa, vagy az SNCB vezetősége hozza meg, és hogy csak az lenne elfogadható, ha az ABX-et a saját végrehajtó bizottsága igazgatná.

(139) *A franciaországi leányvállalat szerkezetátalakításra vonatkozóan:* Az újrafinanszírozás szükséges összegét alulértékelték. Az eredeti terv alulértékeli a szükséges támogatások terjedelmét, pusztán azért, hogy elfedje az ABX-leányvállalatok hálózatának létrehozása óta jegyzett veszteségeket. Végeredményben a tevékenység helyreállításának előrejelzései irreálisak, és azokat lehetetlen utólagos kiegészítő támogatás, és a versenytársak hátrányára a piacot bomlasztó politika révén történő piacszerzés nélkül megvalósítani.

(140) *Az ABX privatizációjára vonatkozóan:* Egyes érdekelt felek az ABX privatizációját kérték. Bírálták azt, hogy ilyen privatizáció csak tervben létezik, anélkül azonban, hogy ilyen eladás megvalósítására utaló jelek lennének.

(141) *Az ABX hálózatának felvásárlására és kiterjesztésére vonatkozóan:* A fent említett harmadik személyek úgy vélik, hogy az ABX-nek a fuvarozási és a logisztikai szolgáltatások ágazatába történő beavatkozása 1998 óta illegális állami támogatások révén valósult meg, és ezek a piaci verseny súlyos torzulásait okozták. Az ABX-hálózat létrehozását csak az SNCB által megadott erős állami támogatás tette lehetővé.

(142) Ezt követően az érdekelt harmadik személyek második csoportjának, azaz 6. a FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. a Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. a Fédération Royale Belge des

([62]) A belga hatóságok 2005.6.9-én kelt levele.

([63]) Még ha az alábbiakban szereplő összes érvet nem is hozták fel egyenként a fent említett felek, mindazonáltal azok összefoglalják az e megjegyzéscsoportból származó lényeges elemeket.

Transporteurs, 9. az ABX Logistics (az ABX Logistics német csoportjának képviselői) érvei kerülnek bemutatásra, amelyek átfedik egymást, és a következőképpen foglalhatók össze ([64]).

(143) Az ABX alkalmazottainak helyzete több megjegyzés tárgyát képezte az érdekelt felek részéről. Emlékeztetnek arra, hogy Franciaországban már több száz alkalmazottat érintettek a korábbi szociális tervek, és hogy a logisztikai tevékenység munkahelyei fenyegetettek. A német leányvállalat képviselői emlékeztetnek a mintegy 4 000 alkalmazott 1998 óta végrehajtott leépítésére is, amelyhez hozzáadódik az azokhoz kapcsolódó 2 000 alvállalkozói munkahely. Azt is megjegyzik, hogy az ABX a privatizálás küszöbén áll, és hogy az e célból tett erőfeszítéseket nem kellene lerombolni.

(144) A Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT konkrétabban egy kötelező szociális díjszabás létrehozását kéri az ABX franciaországi versenytársai által láthatóan gyakorolt „gazdasági dömping" elleni harchoz.

(145) A Fédération Royale Belge des Transporteurs (FRBT) azonban hangsúlyozza, hogy az ABX az együttműködésnek adta tanújelét azzal, hogy beleegyezett abba, hogy önként megmutatja neki a könyveit. Az FRBT így abban a helyzetben van, hogy kijelentheti, hogy a gépjárművek engedélyére és biztosítására vonatkozó hatályos szabályozást betartják.

(146) Ezen kívül jelezték, hogy az ABX (Belgium) S.A. vezetősége a megjegyzések benyújtására nyitva álló határidő leteltét követően eljuttatta a Bizottsághoz az ABX-Belgium különböző regionális elosztó-központjaiban tevékenykedő gépjárművezetők petícióját, amelyben azok kifejezetten kedvező elbírálást kértek az ABX szerkezetátalakítási ügyirata tekintetében.

4.2. **Az eljárás kiterjesztése**

(147) Az eljárás kiterjesztése tekintetében a következő érdekelt felek külön, és egymástól függetlenül a következő észrevételeket tették.

(148) Mindenekelőtt az érdekelt harmadik személyek első csoportjának, azaz: 1. a „HALTE" ; 2. a Freshfields Bruckhaus Deringer; 3. a BCA – Belgian Courrier Association; 4. Robert Ziegler ([65]), 5. a Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques); 6. az SAV – Koninklijke Beroepsvereninging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest érvei kerülnek bemutatásra, amelyek átfedik egymást, és a következőképpen foglalhatók össze ([66]).

(149) Ezek a felek lényegében kétségeket fejeznek ki az ABX által kapott támogatások összeegyeztethetősége tekintetében, és kérik a méltányos versenyfeltételek helyreállítását. Ezt különösen a bejelentett támogatások növelése, és az ABX által az erős versennyel jellemezhető piacokon, különösen Németországban elfoglalt fontos pozíció figyelembe vételével. A támogatások esetleges jóváhagyását azonban az ABX részéről megfelelő ellentételezésnek kellene kísérnie. Az ABX-Franciaország egy részének eladása tekintetében ezek a felek annak ellenőrzését kérik, hogy ezt az eladást támogatások újabb folyósítása nélkül hajtották-e végre. Az ABX eladását pozitív lépésnek kell tekinteni, feltéve, hogy az piaci feltételek között történik, de mindazonáltal annak nem szabad arra vezetnie a Bizottságot, hogy az ABX által kapott támogatások tekintetében kevésbé szigorú határozatot hozzon, mint az el nem adás esetén.

(150) Ziegler egyébként jelezte, hogy az ABX érdekében bejelentett 140 millió eurós kölcsön visszatérítése nem történt meg, és félő, hogy az ABX előnyre tesz szert az ABX-csoport privatizációja során, figyelembe véve e privatizáció körülményeit; azt, hogy az SNCB nem adta el az ABX-Franciaországot, hogy az ABX szerkezetátalakítása a jelenlegi vezetőség és vállalati stratégia mellett nem tűnik reálisnak, és hogy az ABX csődje jelentős következményekkel járna.

(151) Ezt követően az érdekelt harmadik személyek második csoportjának, azaz: 1. az ABARENT N.V., 2. a DOL & SERVICES, 3. Pierre Lepoint, 4. a Geert Lagae BVBA, 5. a WEVETRA – Werner Vranckx Transport, 6. Claude Bogaerts, 7. Johan Vergote, 8. a Cooljet, 9. az UPTR – Union Professionnelle du Transport par Route, 10. a Vervoerbedrijf Van Hauwermeiren „BA.AN" BVBA, 11. az SD Transport BVBA, 12. a Gincotrans, 13. a Vervoer Marc Cobbaert, 14. François Timmermans, 15. a Tractrans, 16. a GPF, 17. a Transport Fabrice, 18. az SOS Transport, 19. Eddy Ommeslag érvei kerülnek bemutatásra, amelyek átfedik egymást, és a következőképpen foglalhatók össze ([67]).

(152) E harmadik személyek nagyrészt jelezték, miszerint nem kívánják, hogy a Bizottság egy esetleges nemleges határozatával veszélybe sodorja az ABX számára dolgozó alvállalkozók ezreinek a foglalkoztatását.

(153) A Cool Jet megjegyzi, hogy a RES művelet során megvásárolt tevékenységek a helyreállítás után életképesek lehetnek majd, és e helyreállítást pontos stratégiai terv alapján kell végrehajtani a tevékenységek átvételét követő 3 éven belül; az eladási ár figyelembe veszi az ésszerűen várt, és a költségvetésbe felvett veszteségeket; az átvett tevékenységek nem rendelkeznek jelentős piaci részesedéssel (1,5 %-a a franciaországi fuvarozási és futárszolgálati piacnak), és végül a Cool Jet társaság 1300 főt alkalmaz, amely munkahelyek elvesztek volna, ha a Cool Jet nem tudta volna felvásárolni a szóban forgó tevékenységeket.

([64]) Még ha az alábbiakban szereplő összes érvet nem is hozták fel egyenként a fent említett felek, mindazonáltal azok összefoglalják az e megjegyzéscsoportból származó lényeges elemeket.

([65]) A Ziegler-csoport igazgatási tanácsa elnökének 2005.8.18-án kelt levele szerint Robert Ziegler nem rendelkezik felhatalmazással arra, hogy a Ziegler-csoport vagy a Ziegler S.A. nevében önállóan forduljon a Bizottsághoz.

([66]) Még ha az alábbiakban szereplő összes érvet nem is hozták fel egyenként a fent említett felek, mindazonáltal azok összefoglalják az e megjegyzéscsoportból származó lényeges elemeket.

([67]) Még ha az alábbiakban szereplő összes érvet nem is hozták fel egyenként a fent említett felek, mindazonáltal azok összefoglalják az e megjegyzéscsoportból származó lényeges elemeket.

(154) Egyébként az UPTR azt állítja, hogy teljes átláthatósággal megismerhette az ABX könyveit, és megállapítja a csoport eredményeinek javulását, amely üzemi szinten először 2004-ben volt jövedelmező. Az UPTR arra biztatja a Bizottságot, hogy hozzon gyors döntést az ABX privatizációjának lehetővé tételére, amely biztosítja egy olyan tisztességes piaci szereplő stabilitását, amelynek jelenléte jótékony hatással van a belga közúti fuvarozás ágazatára.

(155) A Bizottsághoz az eljárásra nyitva álló határidő leteltét követően panasz is érkezett az ABX-WW eladásával kapcsolatban, amely szerint az SNCB Holding nem tartotta be az átlátható, nyitott és megkülönböztetéstől mentes eljárás feltételeit az ABX Logistics privatizációja tekintetében, és így távol tartotta a panaszos befektetőket.

5. BELGIUM MEGJEGYZÉSEI

5.1. Az eljárás megindítása és kiterjesztése

(156) Belgiumnak az eljárás megindítása és kiterjesztése tekintetében tett megjegyzéseinek alapelemei lényegében a magyarázó részben szerepelnek. A többi elem az alábbiakban kerül összefoglalásra.

(157) *Egyes cselekedetek belga államnak tulajdoníthatóságáról:* A belga hatóságok az ügy folyamán végig azt állították, hogy a belga állam a Bíróság *Stardust* ügyben hozott ítéletének értelmében egyáltalán nem vett részt az SNCB-nek az ABX Logistics-et érintő döntéshozatali eljárásában. Arra is emlékeztettek, hogy adott esetben a Bizottságnak kell bizonyítania a belga államnak tulajdoníthatóságot.

(158) Az ABX-be való befektetések tekintetében a belga hatóságok az eljárás során folyamatosan ismételték, hogy az állam nem avatkozott be az SNCB döntéshozatalaiba.

(159) A Miniszterek Tanácsának 2002 február 22-i sajtóközleménye tekintetében a belga hatóságok emlékeztettek ([68]) arra, hogy:

(a) „a hatóságok jogilag nem írhatnak elő döntéseket vagy iránymutatásokat az önálló közvállalkozások (mint az SNCB) igazgatási szerveinek olyan tárgykörökben, amelyek nem tartoznak a közfeladataik közé (mint az ABX LOGISTICS vezetése)".

(b) „a 2002. február 22-i sajtóközleményben a Miniszterek Tanácsa arra szorítkozik, hogy támogatását fejezi ki az ABX LOGISTICS szerkezetátalakítására vonatkozó egyes iránymutatások tekintetében (amelyeket az SNCB igazgatási tanácsa végül nem fogadott meg, kivéve egyet, amelyet még 2002. február 12-e előtt saját maga fogadott el)".

(c) „az a tény, hogy a hatóságok a kabinetközi üléseken és más alkalmakkor az SNCB-re és az ABX LOGISTICS-ra vonatkozó jelentéseket vagy tanulmányokat ismertek meg, megfelel az olyan részvényes szokásos magatartásának, aki gondot fordít arra, hogy kövesse a befektetését érintő fő változásokat".

([68]) A belga hatóságok 2003.8.29-én kelt levele, 16 o.

5.2. A belga hatóságok válasza harmadik személyek észrevételeire

(160) Az érdekelt felek által az igazgatási tanács tagjainak politikai hovatartozásától függően történő kiválasztására tett észrevételekre válaszul a belga hatóságok azt állítják, hogy az ABX Logistics tevékenységei nem érintik az SNCB közfeladatait. E tevékenységek és azok igazgatása így teljes mértékben az SNCB igazgatási autonómiájának a körébe tartozik. Ebből következik, hogy az ABX Logistics igazgatási tanácsa tagjainak kinevezésére vonatkozó eljárás nem más, mint amit a belga jog minden, e jog hatálya alá tartozó részvénytársaság számára előír. Az ABX Logistics vagy a leányvállalatai igazgatási tanácsa tagjainak kinevezése így átlátható és a törvény által előírt eljárások alapján történik, tehát nem a politikai hovatartozás alapján, önkényesen.

(161) *Az ABX Logistics hálózat finanszírozásáról:* A belga hatóságok kijelentik, hogy az SNCB mérlegszerkezete 2001-ig rendezett volt, és a konszolidált eredmény 1998 és 1999 között pozitív volt.

(162) *Belgium érvei a(z újra)befektetések tekintetében:* A belga hatóságoknak a(z újra)befektetések tekintetében a tények kifejtésénél összefoglalt megjegyzésein kívül a belga hatóságok azt is jelzik, hogy az SNCB célzott beavatkozása az érintett leányvállalatok (Németország, Franciaország, Hollandia, Írország, Portugália, Belgium) esetében ennél fogva teljes mértékben összeegyeztethető a piacgazdasági magánbefektető elvével. Sőt, az is megfigyelhető, hogy az ABX LOGISTICS-Szingapúrra vonatkozó beavatkozások nem tartoznak a Szerződés 87. cikkének alkalmazási körébe.

(163) A harmadik személyeknek az eljárás kiterjesztésére vonatkozó megjegyzései tekintetében a belga hatóságok azt állítják, hogy azokra már válaszoltak azon megjegyzésekre adott korábbi válaszaik keretében, amelyek csak a Bizottság kétségeit ismételgették.

(164) Robert Ziegler beavatkozását illetően a belga hatóságok azt állítják, hogy a 140 millió eurós ideiglenes kölcsönt az e kölcsön tőkésítését célzó új intézkedéssel együtt bejelentették a Bizottságnak. A jóváhagyásig nem fogadható el kötelezettségvállalást az SNCB vagy az ABX részéről. Ugyanez a helyzet az ABX-Németország szerkezetátalakításának 157,4 millió eurós sajáttőke-apportja, valamint a többi bejelentett intézkedés esetében. Ami az ABX által a privatizációja révén potenciálisan szerezhető előnyt illeti, a belga hatóságok a KPMG által készített, és a Bizottsághoz benyújtott „fairness opinion"-ra (méltányossági állásfoglalásra) hivatkoznak, amely szerint „*the terms of the proposed sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value*" („*Az [Yvan] számára felajánlott eladás feltételei méltányosak és ésszerűek, és tisztességes piaci értékeket képviselnek*").

Ami az ABX-Franciaország feltételezett el nem adását illeti, a belga hatóságok emlékezetnek arra, hogy ők már jelezték, melyek az eladott részek. Ezen eladás körülményei esetében különösen az Ernst &Young jelentésére hivatkoznak, amely szerint „*the price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (…) is fair*" („*A nemzeti közúti fuvarozási tevékenységek árának becslése, ami (…) millió euró, méltányos*"). Végül az ABX-csoport esetleges csődjének következményeire vonatkozó vizsgálat tekintetében a belga hatóságok nem győzik hangsúlyozni a Bizottság akár csak részben negatív határozatának súlyos következményeit mind az ABX LOGISTICS Worldwide, mind pedig az SNCB Holding számára.

(165) *Az ABX-WW eladása*: A belga hatóságok szerint az SNCB Holding semmiképpen nem volt köteles pályázati eljárás során privatizálni az ABX Logistics Worldwide-ot.

(166) A belga hatóságok megállapítása szerint a Bizottság állami támogatások területén folytatott gyakorlatának vizsgálata a privatizációk tekintetében azt mutatja – amennyiben a pályázati felhívás nem történt meg —, hogy a Bizottság beéri annak ellenőrzésével, hogy az eszközök eladása, független szakértő értékelése alapján, piaci áron történik. E tekintetben a belga hatóságok – ezen elveknek megfelelően – benyújtották a Bizottsághoz a KPMG Corporate Finance tanácsadói iroda által az ABX Logistics Worldwide eladásának feltételeiről készített független értékelést.

6. A BIZOTTSÁG ÉRTÉKELÉSE

6.1. Az állami támogatás megléte

(167) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint „*a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet*".

(168) Bevezetésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a fent bemutatott intézkedések több olyan társaságot érintettek, amelyek az ABX-hálózat részét képezik annak létrehozása óta, és amelyeket később az ABX-WW holding létrehozása után az ABX-csoportba integráltak. A Bizottság úgy véli, hogy még e holding jogi létrehozását megelőzően is ezek a társaságok az SNCB keretén belül nyilvánvalóan megkülönböztethető gazdasági egységet alkottak (a továbbiakban: az ABX-csoport), így a következő elemzésben helyénvaló ezeket a vonatkozó jogalanynak tekinteni.

(169) A Bizottság ebből megállapítja, hogy a 87. cikk (1) bekezdésének négy feltételéből három („bizonyos vállalkozásoknak előnyben részesítése", „[torzítja a versenyt] vagy azzal fenyeget" és „érinti a tagállamok közötti kereskedelmet") megvalósul.

Valójában az SNCB által az ABX-csoportba bevitt pénzeszközök előnyben részesítik ezt a társaságot az e piacokon jelenlévő más vállalkozásokhoz képest.

Egyébként mivel ezek az intézkedések csak az ABX-csoportot vagy annak leányvállalatait részesítik előnyben, torzítják a versenyt, illetve azzal fenyegetnek az e tevékenységeknek a szabad verseny alá tartozó része tekintetében.

Végül, ezek az intézkedések érintik a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel a vizsgált, versennyel érintett tevékenységet több más tagállamban is folytatják. Ezt a következtetést alkalmazni kell a csoportnak a Közösségen kívül aktív társaságai érdekében tett intézkedésekre is. Valójában egyrészről – a „Tubemeuse" ([69]) ítéletnek megfelelően – figyelembe véve azon piacok közötti kölcsönös függést, amelyeken a közösségi vállalkozások tevékenykednek, nincs kizárva, hogy egy támogatás torzíthatja a Közösségen belüli versenyt még akkor is, ha a kedvezményezett vállalkozás majdnem a teljes termelését a Közösségen kívülre viszi ki. Másrészről, mivel olyan nemzetközi szállítási csoportról van szó, amely a tevékenységét világviszonylatban, más közösségi szereplőkkel versenyezve végzi, a csoport egy harmadik országban tevékenykedő társaságának megadott támogatás a csoport egészét erősíti, és ebből következően érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, és torzítja a Közösségen belüli versenyt, illetve azzal fenyeget.

(170) Végül azon intézkedéseket, amelyeket úgy tekintettek, hogy az SNCB forrásait mozgósítják, úgy kell értékelni, mint amelyek állami forrásokat (közpénzeket) használnak fel.

(171) Valójában az SNCB állam általi tulajdonlása, és annak közvállalkozásként elfoglalt egyedi helyzete annak megállapításához vezet, hogy az SNCB forrásai folyamatos állami ellenőrzés alatt állnak. Ezt a következtetést megerősíti az a megállapítás, amely szerint az SNCB az 1991. március 21-i törvény rendelkezéseinek a hatálya alá tartozik, amely egyedi védelmet biztosít számára a csőd kockázata ellen, ami egy állam által nyújtott garanciához hasonlítható.

(172) Márpedig a Stardust Marine ügyben hozott ítéletében ([70]) a Bíróság kifejti, hogy: „*emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlatából már az következik, hogy az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése magában foglal minden olyan pénzügyi eszközt, amelyet a hatóságok ténylegesen felhasználhatnak a vállalkozások támogatására, annak megállapítása nélkül, hogy ezek az eszközök állandóan az állami vagyon részét képezike vagy sem. Következésképpen még akkor is, ha a szóban forgó intézkedésnek megfelelő összegek nincsenek állandóan az Államkincstár birtokában, az a tény, hogy azok folyamatosan állami ellenőrzés alatt, és így az illetékes nemzeti hatóságok rendelkezésére állnak, elegendő azok állami forrásnak minősítéséhez*".

([69]) A C-142/87. sz. Belgium kontra Bizottság, ún. „*Tubemeuse*" ügyben 1990. március 21-én hozott ítélet (EBHT I-959. o., 35. pont).

([70]) A Bíróságnak a C-482/99 sz. Franciaország kontra Bizottság, ún. „Stardust Marine" ügyben 2002. május 16-án hozott ítélete (EBHT I-4397. o., 37. pont).

(173) Egyébként szintén a Stardust Marine ügyben hozott ítélet 52. pontjában a Bíróság megállapítja, hogy: *„önmagában az a tény, hogy egy közvállalkozás állami ellenőrzés alatt áll, nem elegendő ahhoz, hogy az általa hozott intézkedéseket, mint amilyenek a szóban forgó pénzügyi támogatási intézkedések, az államnak tulajdonítsák. Még meg kell vizsgálni azt, hogy a hatóságokat úgy kell-e tekinteni, mint amelyek így vagy úgy részt vettek ezen intézkedések elfogadásában”.*

(174) A másik szükséges feltétel ahhoz, hogy egy közvállalkozás által meghozott intézkedések állami támogatásnak minősüljenek az, hogy ezek az intézkedések ne feleljenek meg a hasonló helyzetben lévő magánbefektető magatartásának.

(175) Következésképpen az SNCB által az ABX-csoport érdekében hozott valamennyi intézkedés esetében a Bizottság a továbbiakban azt vizsgálja, hogy azok az államnak tulajdoníthatók-e, és egyben eltérnek-e egy ilyen magánbefektető valószínű viselkedésétől. Ha ez a két feltétel fennáll, az intézkedések állami támogatásnak minősülnek, amelyeknek a Bizottság megvizsgálja a tárgyát és az összegét.

6.1.1. *A 2001. évi befektetések és a párhuzamos hozzájárulások*

(176) A belga hatóságok jelezték, hogy 2001-ben az SNCB-nek az ABX-csoport német, holland és francia tevékenységei felé irányuló újrabefektetései pozitív gazdasági előrejelzéseken, és vállalkozásfejlesztési szakértők tanácsain alapultak.

(177) A fentiekben kifejtett megtérülési számítások a tevékenység fejlesztésének elfogadható elméletein alapulnak, ahogyan az SNCB- azokat 2001-ben értelmezhette.

(178) A németországi befektetések egy olyan szakértői tanulmányra épülnek, amely úgy értékeli, hogy az ABX-D helyreállításának sikere lehetővé teszi az ABX stratégiájának követését egy 300 millió euró értéket létrehozó potenciállal – összehasonlítva az 50 millió euró injektálásával —, valamint egy megfelelő belső hozamon alapulnak.

(179) A franciaországi 30 millió euró befektetése esetében a megtérülési számítás ahhoz a becsléshez vezetett, hogy az SNCB 8 % és 14 % közötti belső megtérülési rátát várhatott. Ezen kívül ez a befektetés lehetővé tette a követelések értékpapírosítására vonatkozó program megindítását, amely révén a társaság 70 millió eurós banki hitelkerethez juthatott.

(180) Mivel az ABX-NL-ben egy 2001-ben megvalósított befektetésről van szó, a Bizottság úgy véli, hogy – a belga hatóságok javaslatával ellentétben – nem megfelelően indokolt az IRR számítását a tőkeemelésnek a Wegtransport felvásárlási költségeinek levonása utáni összegére épülő számításra alapozni. Mindazonáltal, figyelembe véve, hogy az SNCB teljes befektetése tartalmazza a felvásárlási költségeket, és így 12,2 millió euró helyett eléri a 19,2 millió eurót, a befektetés IRR-je 8,9 % és 10,2 % között van, és így elfogadható marad különösen azzal a ténnyel összefüggésben, hogy a befektetéskor a jövedelmezőség visszatérését az ABX-NL egésze tekintetében egy rövid, két éves határidőn belül várták.

(181) Ugyanígy az ABX-csoport Írországban, Belgiumban, Portugáliában és Szingapúrban jelenlévő társaságainak (amelyeknek nem voltak pénzügyi nehézségeik) tőkéjéhez való „párhuzamos hozzájárulások” megtérülési rátájának becslése 9,6 % és 12,7 % közötti számított IRR-t mutat, és elfogadhatónak tűnik.

(182) A Bizottság ezen kívül emlékeztet arra, hogy 2001-ig az SNCB olyan pénzügyi szerkezettel rendelkezett, amely lehetővé tette a kereskedelmi fejlődésének finanszírozását anélkül, hogy rendkívüli módon elnehezítette volna a pénzügyi szerkezetét (0,6-ról 0,9-re emelkedő adósság/sajáttőke arány az 1997–2001 közötti időszakban), de nem ez volt a helyzet 2002-től.

(183) Végül meg kell jegyezni, hogy mindezek a befektetési döntések egy csoportstratégiába illeszkednek. Ilyen körülmények között az SNCB számára indokolt volt a műveletektől várt belső megtérülési ráta mellett a csoport szintjén számított pozitív hatások figyelembe vétele is.

(184) A Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az akkori kilátásokat figyelembe véve a 2001-ben megvalósított újrabefektetések és a „párhuzamos hozzájárulások” elvégzésével az SNCB úgy járt el, ahogyan azt egy magánbefektető tette volna, és e befektetések nem minősülnek állami támogatásoknak.

(185) Azonban a Bizottság megállapította, hogy az SNCB az ABX-Szingapúr számára úgy adott garanciát, hogy nem követelt díjat, ellentétben azzal, ahogyan egy magánbefektető járt volna el. Annak tudatában, hogy ezt a garanciát 2000-ben adták meg, amikor az ABX, valamint a hatóságok egyes beavatkozásai az SNCB tekintetében kezdték felkelteni az közérdeklődést, és az elemzésében minden lehetséges támogatási elem figyelembe vétele érdekében a Bizottság úgy véli, hogy e díj nélküli garancia tartalmazhat állami támogatást. Mivel ezt a garanciát az ABX-csoport egyik társaságának adták meg akkor, amikor a hálózat újjászervezését és szerkezetátalakítását már elhatározták, és a végrehajtás már folyamatban volt, a Bizottság ezt a támogatást az ABX-Szingapúrt magában foglaló ABX-csoport többi szerkezetátalakítási intézkedésével együtt vizsgálja meg.

6.1.2. *Az újratőkésítési intézkedések*

(186) A belga Miniszterek Tanácsának 2002. februári ülése cáfolhatatlan bizonyítéka a belga kormány e naptól kezdődő részvételének az ABX-ügy SNCB által történő kezelésében. Az ABX-Németország (157,4 millió eurós összegű) és az ABX-Hollandia (10,6 millió eurós összegű) újratőkésítési intézkedéseit Belgium ezen időpontot követően jelentette be, és azokat még nem hajtották végre. Belgium ezen intézkedéseket nem tervezett befektetésekként, hanem szerkezetátalakítási támogatásokként mutatta be. Ennél fogva nem kétséges, hogy ezeket az intézkedéseket állami támogatásoknak kell minősíteni, és szerkezetátalakítási támogatásokként kell vizsgálni.

(187) A komfort levelet, amelyet az SNCB-nek a német leányvállalata tekintetében kellett kiadnia, mivel az a felvásárlását követő hónaptól negatív sajáttőkével rendelkezett, 2005-ig évente újra ki kellett bocsátania, beleértve azt az időszakot is, amikor nem volt kétséges az SNCB ABX-re vonatkozó döntései államnak tulajdoníthatósága. Mivel ez a levél garanciához hasonló kötelezettségvállalásokat tartalmaz, és az SNCB-nek ezért nem kellett díjat fizetnie, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy állami támogatási elemek vannak jelen. Mindazonáltal, mivel az ABX-Németországnak az SNCB által történő újratőkésítése, amely e határozat tárgyát képezi, hatékonyan és véglegesen adja meg e társaság hitelezői számára azt a biztonságot, amelyet azok e komfort levéllel kerestek, amely ennél fogva tárgytalanná vált, nem kell majd magukhoz az újratőkésítési intézkedésekhez képest különálló és felesleges vizsgálatot végezni.

6.1.3. *A 2002. évi kölcsönök*

(188) Az SNCB kölcsönöket adott az ABX Logistics NV, valamint az ABX-D, -NL és -F számára 2002 áprilisától és májusától kezdődően, és így egy olyan időszakra, amelyben az SNCB ABX-re vonatkozó döntései államnak tulajdoníthatósága nem kétséges.

(189) Ahogyan az a magyarázó részben szerepel, e kölcsönök után [...] és [...] % közötti díj járt. A Bizottság úgy véli, hogy a díjnak ez a szintje az érintett vállalkozások helyzetét figyelembe véve nem megfelelő. A megfelelő ráta jelzőjének a Bizottság a saját referenciarátáját fogadja el, amelyet egyébként a 2003 januárjában az ABX-Németországnak megítélt megmentési célú támogatás díjszabásánál használtak, ami 5,06 %.

(190) A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy ezek a kölcsönök állami támogatási elemet tartalmaznak. Egy nehéz helyzetben lévő, de a szerkezetátalakítás alatt álló vállalkozás esetében is a fent említett, 400 bázisponttal növelt referenciaráta alapján a Bizottság úgy értékeli, hogy az e kölcsönnek megfelelő támogatási elem összege 8 millió eurós nagyságrendű.

(191) Minthogy a kölcsönöket az ABX-csoport különböző társaságai számára adták meg akkor, amikor a hálózat újjászervezését és szerkezetátalakítását elhatározták és annak végrehajtása már folyamatban volt, a Bizottság e támogatást az e kölcsönökből részesült társaságok megőrzött tevékenységeit magába olvasztó ABX-csoport többi szerkezetátalakítási intézkedésével együtt vizsgálja meg.

6.1.4. *Cash pool (összevont készpénzkezelés) létrehozására adott garancia*

(192) Miként a szerkezetátalakítási intézkedések bemutatásában szerepel, a belga hatóságok jelezték, hogy az ABX-csoport által egy pénzügyi intézménynél nyitott [...] millió eurós készpénzkeret után kereskedelmi díj jár, és hogy az SNCB által 2001 januárjában e hitelkeretre adott garancia [...] bázispontnak megfelelő díjazás tárgyát képezi.

(193) Ez az arány elfogadhatónak tekinthető a hasonló helyzetekben alkalmazott szokásos banki ráták szempontjából ([71]). A Bizottság arra következtet, hogy ez a garancia nem nyújtott az ABX-csoport számára állami támogatásnak minősülő előnyt. Végül, még ha úgy is kellene tekinteni, hogy egy magánbefektető által követelt ráta magasabb lenne néhány bázisponttal, vagy esetleg a kétszerese is, ez elhanyagolható előnyt jelentett volna más támogatási intézkedések tekintetében (évi 0,07 millió euró), és az nem változtatta volna meg a szerkezetátalakítási támogatási intézkedések összeegyeztethetőségéről szóló következő elemzést.

6.1.5. *Az SNCB más mérlegen kívüli kötelezettségvállalásai*

(194) A belga hatóságok kijelentették, hogy a hálózat egyes társaságai eredeti felvásárlása során átvállalt garanciákon kívül az SNCB által az ABX-csoport érdekében kibocsátott új garanciák kizárólag a két fent említett, az ABX-Szingapúr javára adott, 2005-ben lejárt, és a cash pool számára készpénzkeretet adó intézménynek biztosított garancia. Az SNCB mégis kiadott meghatározott számú komfort levelet.

(195) A belga hatóságok úgy vélik, hogy ezek a komfort levelek, amelyek után nem kell díjat fizetni, a piacgazdaságban szokásos gyakorlatot jelentenek az anyavállalat és annak leányvállalatai közötti kapcsolatban. Ebben az ügyben a Bizottság megállapította, hogy az ABX-Németország érdekében kiadott, már megvizsgált levélen, és az ABX-Spanyolország érdekében kiadott, 12,3 millió eurót elérő komfort levélen kívül a tudomására jutott, és a 2000 óta (amikor az ABX kezdi felkelteni a közérdeklődést) kiadott új komfort levelek egyike sem tartalmaz az SNCB-t jogilag kötelező feltételeket. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ABX-Spanyolország javára kiadott komfort levél bankgaranciával egyenértékű, tekintve, hogy az SNCB kötelezettséget vállal arra, hogy megadja az ABX-Spanyolország számára az ahhoz szükséges pénzeszközöket, hogy az fizetni tudja a bank követeléseit. A Bizottság emlékeztet arra, hogy az e tárgyra vonatkozó támogatási elem a garancia azon költségéből áll, amelyet a vállalkozásnak e kölcsön elnyeréséért fizetnie kellett volna, és amely magához a hitelköltséghez adódik; ez az elem mindenképpen korlátozott marad, és néhány bázispontnak felel meg. Így, megfelelőnek fogadva el az egyébként az ABX-csoport által az SNCB-nek fizetett [...] bázispontnyi kulcsot, az abból eredő támogatási elem elhanyagolható marad (évi 0,02 millió euró). Még akkor is, ha a garancia e költségének jelentősen erősebbnek kellene lennie – például a kétszeresének, azaz [...] bázispontnak —, amely magasnak tűnik, a benne foglalt támogatási elem ugyanúgy elhanyagolható maradna (0,04 millió euró évente), és nem módosítaná a szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozó következtetéseket.

([71]) Például meg lehet említeni az ABX egyik leányvállalata által a bankjainak a bankgaranciáért fizetett [...] bázispontnyi rátát.

6.1.6. *A road domestic Franciaország tevékenység átruházása*

(196) Mivel az ABX-Franciaország által a road domestic tevékenysége átruházásának körülményei és választása nyilvánvalóan a belga államnak tulajdoníthatók, a Bizottságnak ellenőriznie kell a belga hatóságok által a RES akként történő választásának igazolására előadott érveket, mint ami megfelel annak, amit az ugyanilyen feltételek között egy magánbefektető választott volna.

(197) *Az SNCB által választott forgatókönyv költsége:* az SNCB által választott, a tevékenység befejezésére vonatkozó forgatókönyv teljes költsége eléri a 137,5 millió eurót, amelyből [...] millió euró megfelel a tevékenységnek a befejezés időpontjában fennálló nettó negatív eszközállományának, és [...] millió euró a negatív eladási ár.

(198) A Bizottság megjegyzi, hogy két független szakértő megerősítette, miszerint ez a [...] millió eurós összeg megfelel az alkalmazottakra átruházott road domestic tevékenység negatív értékének.

Így a „Deloitte Corporate Finance" átnézte az érintett tevékenység business plan-jét (üzleti terv), és azt a „discounted cash flows" (aktualizált nyereség) módszerével értékelte. Ez az üzleti terv a 2005–2008 közötti időszakra terjed ki. Az értékelés arra vezetett, hogy az ABX-F domestics értéke megfelel a fent említett negatív árnak. Ezt az eredményt a Deloitte becsléseit átvizsgáló Ernst & Young Transaction Advisory Services megerősítette.

Mivel ez a két független szakértő szokásos és megfelelő értékelési módszereket alkalmazott, a Bizottság elfogadja, hogy ez az ár megfelel a piaci árnak, és hogy a Road domestic Franciaország tevékenység vevője e vásárlás során nem részesült állami támogatásban.

(199) *Az egyezségen alapuló felszámolás forgatókönyvének költsége:* a belga hatóságok szerint az egyezségen alapuló felszámolás forgatókönyvének költsége elérheti a 183 millió eurót, azaz [...] millió eurót a nettó negatív eszközállomány címén az átruházási határozat időpontjában, és [...] millió eurót egyéb kiegészítő költségek címén.

(200) Az egyezségen alapuló felszámolás tervének keretében az SNCB-nek ki kellett volna elégítenie a felszámolás alatt álló társaság összes olyan hitelezőjét, akit a felszámolt eszközállományból nem lehetett volna kifizetni. Így tehát gyakorlatilag jogos számításba venni a [...] millió eurós költséget.

(201) A belga hatóságok által számításba vett többi kiegészítő költség különösen [...] millió eurót tartalmaz azon szociális terv címén, amelyet az SNCB-nek a felszámolás során kellett volna végrehajtania, és [...] millió eurót, amely azon veszteségeknek köszönhető, amelyeket az ABX-csoport e terv tárgyalásai alatt realizálhatott volna.

(202) Ez a két becslés ésszerűnek tűnik. Ugyanis a szociális terv tekintetében, ez az összeg egy alkalmazottankénti [...] eurós üzleti terv költségeinek felel meg, ami elfogadható; az e terv megvalósítása során vállalandó veszteségek tekintetében, a tervezett összeg hasonló az átruházás időpontjában a társaság üzleti tervében a 2005-re becsült veszteség szintjéhez ([...] és [...] millió euró között). A belga hatóságok egyébként a becslésükben egy 15 millió eurós további összeget vesznek figyelembe a 2006 első negyedévére vonatkozó veszteségek címén.

(203) Következésképpen, mint ahogy ezen kívül az ABX-Franciaországnak szembe kellett volna néznie a szerződések felmondása miatti különböző kártérítésekkel (a belga hatóságok által 14 millió euróra becsült költség erejéig) és a francia piacra való bejutás elvesztéséből eredő, a csoport más tevékenységeire gyakorolt következményekkel, ésszerű úgy ítélni, hogy az egyezségen alapuló felszámolás esetében a road domestic Franciaország tevékenységnek az alkalmazottak által történő megvásárlásánál magasabb költséget kellett volna viselnie az SNCB-nek.

(204) *A bírósági felszámolás forgatókönyvének költsége*. A belga hatóságok szerint a bírósági felszámolás forgatókönyvének költsége eléri a 346 millió eurót, azaz [...] millió eurót az átruházott társaság nettó negatív eszközállománya címén az átruházási határozat időpontjában, és [...] millió eurót egyéb kiegészítő költségek címén.

(205) A Bizottság szerint az átruházási vagy bírósági felszámolási forgatókönyvektől eltérően nem indokolt úgy értékelni, hogy a kényszerfelszámolás esetén az SNCB-nek kell viselnie a teljes [...] millió eurót, amely az átruházási határozat időpontjában a nettó negatív eszközállománynak felel meg, mivel a meghatározásból következik, hogy az SNCB nem próbálta meg kielégíteni a leányvállalatai hitelezőit.

(206) A belga hatóságok úgy vélik, hogy e forgatókönyv szerint az egyéb kiegészítő költségek között az SNCB-nek egy 58 millió eurós [...] kockázatot kellett volna viselnie.

(207) Ezen elmélet alátámasztására a belga hatóságok több adatot is eljuttattak a Bizottsághoz, és különösen a Linklaters és a Grand Auzas és Társai szakértők véleményét, amely szerint a bírósági felszámolás forgatókönyve az SNCB-t valódi, és nem elhanyagolható kockázatnak tenné ki [...], felvetve a felelősségét.

(208) A Bizottság nem tagadja, hogy egyes kivételes esetekben bizonyos nemzeti jogszabályok megállapítják harmadik személyek számára azt a lehetőséget, hogy egy felszámolt társaság részvényesei ellen forduljanak, különösen, ha e részvényeseket úgy lehet tekinteni, mint [...] és/vagy akik vezetési hibákat követtek el.

(209) Jelen esetben azonban, bár a francia jogban létezik ilyen lehetőség, és a belga hatóságok néhányszor jelezték az ilyen kockázatot, nem oszlatták el eléggé az eljárás 2005. áprilisi kiterjesztése során az ebben az ügyben kifejtett kételyeket. A Bizottság megállapította, hogy ebben az ügyben nem jogos a forgatókönyv költségei között számon tartani azt az 58 millió eurót, amely a belga hatóságok szerint a [...] kockázatához kapcsolódik.

(210) Ugyanígy a Bizottság úgy véli, hogy figyelembe véve különösen az SNCB különleges helyzetét, kevéssé valószínű, hogy az SNCB finanszírozási költségét a road domestic Franciaország tevékenység esetleges bírósági

felszámolása érzékenyen érintette volna, ellentétben azzal, amit a belga hatóságok gondoltak. Ugyanakkor el lehet fogadni, hogy ez a felszámolás többletköltséggel járhatott volna az ABX-csoport banki adósságainak finanszírozása tekintetében, a belga hatóságok becslése szerinti 7 millió euró maximális összeg erejéig.

(211) A belga hatóságok modellje figyelembe veszi a csoport működőtőke-szükségletére gyakorolt hatást is, abból az okból, hogy a csoport egészének hitelezői a road domestic Franciaország tevékenység felszámolását követően a fizetési határidejük drasztikus csökkentését követelhették volna. E jelenség hatásának a szállítók által megállapított átlagos fizetési határidő egy hetes csökkentésének feltételezésén alapuló, 45 millió euróra történő becslése, ami mintegy 15 %, elfogadhatónak tűnik. Még akkor is, ha a hatást mérsékelni lehetett volna a csoport jó pénzügyi helyzetben lévő leányvállalatai ügyfeleinek esetében, az mégis jelentősen fontosabb lehetett volna, mint egy hét a franciaországi tevékenység felszámolásakor pénzügyi nehézségekkel küzdő más leányvállalatok ügyfelei számára.

(212) Végül a belga hatóságok úgy ítélik meg, hogy a road domestic Franciaország tevékenységének felszámolása 5–30 %-os ügyfélveszteséget is okozott volna a csoport többi tevékenységében a felszámolás évében. Mivel olyan csoportról van szó, amely Európában integrált szolgáltatásokat kínál, és amelynek különböző tevékenységei erősen függenek egymástól, ésszerű azt gondolni, hogy egy bírósági felszámolás rontaná a kialakult képet, és a csoport többi tevékenysége tekintetében vesztséget okozna a tevékenységben, annál is inkább, mivel az érintett tevékenység és/vagy ország közel van azon társaság tevékenységéhez és országához, amelyet fel kellett volna számolni, mint ahogy valóban ez a helyzet a belga hatóságok becsléseiben. Egy ilyen érvelést nem lehetne alkalmazni a választott RES forgatókönyvre. Valójában egyrészről ez a megoldás megőrzi a csoportról kialakult képet; másrészről a road domestic tevékenység átruházási szerződése együttműködési megállapodást tartalmaz a RES révén átadott tevékenységeket összefogó társaság, és az ABX-F-nek az ABX-csoportban maradt nemzetközi tevékenységei között, amelynek fejében ez utóbbi ügyfelei továbbra is hozzájuthatnak a franciaországi szolgáltatáshoz. A Bizottság észrevétele szerint nehéz megerősíteni a 30 %-ot elérő ügyfélveszteséget. Figyelembe véve továbbá azt a tényt, hogy a csoport különböző leányvállalatai több fontos, közös ügyfélen osztoznak, és tekintettel Franciaország súlyára a franciaországi, németországi és hollandiai csoport nemzetközi tevékenységeiben (ami 14 % és 36 % között van), a belga hatóságok által vélt 112 millió eurós többletköltség helyett a Bizottság úgy ítéli meg, hogy e jelenség hatásának értékeléséhez elővigyázatosabb lenne a leginkább érintett tevékenységeknél az első évben a költségek egy legfeljebb 20 %-os ügyfélveszteségnek megfelelő becsült értékét elfogadni, ami megközelítőleg 75 millió euró.

(213) Szintén ésszerű elfogadni azt a feltételezést, hogy e tevékenységcsökkenés a csoportot a személyzetének csökkentésére vezetné, mivel egy túl jelentős bruttó haszonkulcs elvesztésének elkerülésére a vállalkozásnak el kellene bocsátania a kiegészítő személyzetet. A belga hatóságok a többletköltséget 35 millió euróra becsülték. Mivel az elbocsátások terjedelmének, és így a költségeinek is követnie kellene e tevékenységek elvesztésének terjedelmét, ugyanazon korábbi óvatos feltevés a többletköltségek kétharmada becsült értékének elfogadásához, azaz 24 millió euróhoz vezet.

(214) Összességében a Bizottság úgy becsüli, hogy a belga hatóságok által elfogadott 346 millió euró helyett lehetséges, hogy a road domestic Franciaország tevékenység bírósági felszámolásának forgatókönyve alapján az SNCB-nek legalább 7 + 45 + 75 + 24, azaz 151 millió eurós költséget kellene viselnie (nem számítva a [...] esetleges kockázatát), amely magasabb az SNCB által elfogadott forgatókönyvnél.

(215) *Következtetés*: E vizsgálat végén a Bizottság úgy véli, hogy az SNCB azon választása, miszerint a road domestic Franciaország tevékenységet átruházza az alkalmazottakra, és azok a szabályok, amelyeket ehhez elfogadott, úgy tekinthetők, mint amelyek megfelelnek egy olyan magánbefektető magatartásának, akit kizárólag gazdasági megfontolások vezetnek, és így ez a művelet nem tartalmaz állami támogatási elemet..

(216) A Bizottság a fenti elemzést csak azokra az elméletekre alapozta, amelyeket ésszerűeknek és megfelelően indokoltnak talált. E becslések arra mutatnak, hogy az SNCB által választott forgatókönyv és a felszámolási alternatívák közötti eltérés legalább 13 millió euró, amelynek bőven fedeznie kellene egy esetleges hibahatárt az elemzés után elfogadott becslések tekintetében.

6.1.7. *Az ABX-WW eladása*

(217) A Bizottság megállapítja, hogy az SNCB behatóan kereste az ABX-WW felvásárlóját, különösen egy erre szakosodott társaság közvetítésével.

(218) Az ABX-Worldwide árát és eladási feltételeit illetően a Bizottság figyelembe veszi a KPMG jelentését, amelyet azzal bíztak meg, hogy pénzügyi („fairness") szempontból vizsgálja meg az ABX-WW megmaradó eszközeire vonatkozó eladási ajánlatot, ahogyan az a fentiekben szerepel.

(219) A jelentését ([72]) a KPMG lényegében két értékelési módszer összehasonlítására alapozza: a „discounted cash flow" (DCF, aktualizált nyereség) módszerére, amely a jövőbeni diszkontált jövedelem nettó jelenértékét számolja; és a „capitalized earnings" (CEA, tőkésített jövedelmek) módszerére, amely az ugyanazon ágazat más vállalkozásaihoz viszonyítva egy vállalkozás esetében a diszkontált jövedelmek különböző szintjeinek (CA, EBITDA, EBIT …) összehasonlításából áll, azokra a szóban forgó piac multiplikátor együtthatóit alkalmazva.

(220) Figyelembe véve azt a tényt, hogy a szakértő az átruházás esetét mélyrehatóan vizsgálta, és az ilyen típusú fairness opinion elismert számítási módszereit alkalmazta, a

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

Bizottság úgy véli, hogy a KPGM végső következtetése, amely szerint *„the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value" („Az Yvan számára felajánlott eladás feltételei méltányosak és ésszerűek, és tisztességes piaci értéket képviselnek")* elfogadható. A Bizottság arra következtet, hogy az ABX-WW átruházása, feltéve, hogy az a megállapodás szerinti áron, valamint átruházás esetén a szokásos és gazdaságilag indokolt kiigazításokra is figyelemmel történik, nem tartalmaz állami támogatási elemeket a vevő javára.

(221) Az átruházás feltételei Belgium számára olyan eladási árat, és jelentős hozzájárulásra vonatkozó kötelezettségvállalást biztosítanak az Yvan részéről, amelyek csökkentik a Belgium által ezen ügyre szánt közkiadást. E feltételek ugyanígy ténylegesen biztosítják az ABX-csoport tevékenységei összességének az SNCB által történő hatékony átruházását.

6.2. **A szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetősége**

(222) A Bizottság a továbbiakban megvizsgálja az általa azonosított állami támogatások összeegyeztethetőségét a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatására vonatkozó iránymutatásai szempontjából. A belga hatóságok eredeti bejelentése 2003-ban történt meg, és 2003 júliusában az eljárás megindításához vezetett a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 1999. évi közösségi iránymutatás ([73]) (a továbbiakban: az 1999. évi iránymutatás) alapján. Azonban egyrészről a szerkezetátalakítási tervnek az új iránymutatás hatálybalépése utáni naprakésszé tétele az eredetileg tervezett támogatási összeg lényeges növelését írja elő; másrészről az előző elemzésből kiderül, hogy az SNCB jogellenes támogatásokat adott az ABX-nek. Figyelembe véve az ügynek ezen elemeit, valamint a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 2004. évi közösségi iránymutatás ([74]) (a továbbiakban: a 2004. évi iránymutatás) 103. és 104. pontját, a Bizottság e támogatások összességét ez utóbbi szöveg szempontjából vizsgálja, teljes mértékben figyelembe véve azt a tényt, hogy a terv eredeti bejelentése az 1999. évi iránymutatásokra tekintettel történt. Mindenesetre a következő elemzés bizonyítja azt a tényt, hogy a szóban forgó támogatások ugyanolyan feltételek mellett összeegyeztethetőknek nyilváníthatók mind az 1999. évi, mind a 2004. évi iránymutatások alapján.

6.2.1. *Támogathatóság*

(223) A Bizottság több vonatkozó jel alapján megállapítja, hogy az ABX-csoport egészét nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak kell tekinteni a 2004. évi iránymutatások 11. pontja értelmében. Valójában egyrészről a csoport működési veszteségei a 2001-es és a 2002-es évek folyamán képződtek, és 2002-re elérték az 50 millió eurót; a veszteségek súlyosbodtak is, mivel a nettó eredmény a 2000-es - 73 millióról 2002-ben - 186 millió euróra nőtt, a pénzügyi kiadások ugyanezen időszakban 15-ről 41 millió euróra növekedtek, míg az adósság 442-ről 512 millió euróra nőtt. Másrészről, és különösen az ABX-csoport németországi, franciaországi és hollandiai tevékenységei súlyos, az ABX megmentési célú támogatását jóváhagyó határozatban is bemutatott pénzügyi nehézségekkel szembesültek, és ennél fogva kétségtelenül nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak minősülnek, ahogyan azt a Bizottság is megállapította az említett határozatban ([75]); márpedig ezek a jogalanyok ebben az időben központi szerepet játszottak az ABX-csoport stratégiájában és az integrált szállítási logisztikai szolgáltatások nyújtásában Európában; ezen kívül meghatározóan hozzájárultak (2002-ben 60 %-os nagyságrendben) a csoport üzleti forgalmához, olyannyira, hogy e jogalanyok súlyos nehézségei fenyegetést jelentettek a csoport túlélésére, annak akkori felépítésében.

(224) A Bizottság úgy értékeli egyébként, hogy az ABX-csoport többi része nem tudott jobban hozzájárulni a szerkezetátalakításának finanszírozásához.

(225) A belga hatóságok ugyanis jelezték, hogy az ABX-WW 24,3 millió eurót termelt átruházások, külső finanszírozások és termelékenységi nyereségek útján (különösen Olaszországban, Németországban, Portugáliában, Hollandiában és Spanyolországban), amelyek lehetővé tették a csoport szerkezetátalakításának részbeni finanszírozását.

(226) Ezen eszközállomány-eladások a belső racionalizációs intézkedésekkel együtt lényegesen csökkentik az ABX-csoport kiterjedését: a telephelyek száma 31 %-kal csökken, az üzleti forgalom 21 %-kal, a személyzet (FTE) 40 %-kal, és a (raktározási) terület 54 %-kal. Ezek a számok még nyilvánvalóan fontosabbak Németországban, ahol a csökkentések elérik a 69 %-ot a Belgium által 2005 novemberében tett kötelezettségvállalások figyelembe vétele előtt. Úgy tekinthető, hogy az eszközök további átruházásai érinthetnék a csoport tevékenységének integrált multimodális logisztikai szolgáltatások hálózataként való életképességét Európában.

(227) Egyébként a csoport rendezett jogalanyai fenntartották a többi, nehéz helyzetben lévő jogalanyokat, így hozzájárulva azok helyreállításához. Például az ABX LOGISTICS (Belgium) NV/SA lemondott az ABX-Hollandiával szemben fennálló 10,6 millió eurós követeléséről.

(228) Végül meg kell állapítani, hogy a csoport egésze, amely 2001 óta összevontan kezeli a készpénzvagyonát, [...] negatív készpénzvagyont mutató helyzetben van, mivel a jövedelmező tevékenységek révén létrejövő forgalmat elnyelik a ráfizetéses tevékenységek.

(229) Valójában a cash pool készpénzkeretének helyzete még mindig negatív, és gyakran közel áll az engedélyezett [...] eurós legmagasabb szinthez (például: -[...] millió euró 2005 júniusában), és a csoport [...] rövid távú likvid eszközök adósa:

([73]) HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

([74]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

([75]) C(2003) 245 végleges 2003 január 21-i határozat: Állami támogatás N 769/2002, Az ABX Logistics megmentési célú támogatása (F, D, NL leányvállalatok és csoport). A Bizottság honlapján a következő címen tették közzé: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-2002/n769-02-fr.pdf.

Az ABX LOGISTICS Worldwide S.A. konszolidált készpénzvagyonának helyzete

Millió euró

	31.12.2003	31.12.2004	30.6.2005
Banki folyószámlák	[...]	[...]	[...]
Egy évnél régebbi, az év folyamán esedékes adósságok	[...]	[...]	[...]
Rövid távú bankhitel	[...]	[...]	[...]
A nettó készpénzvagyon helyzete	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Végül a Bizottság megállapítja, hogy bár az ABX-WW holding csak 2003-ban jött létre, a csoport a 2004. évi iránymutatások értelmében gazdasági jogalanyként nem minősül újonnan alapított vállalkozásnak, mivel az ugyanabban az ágazatban aktív, már létező jogalanyok tömörülésének következményeként alakult, és a csoport új struktúrája pontosan a szerkezetátalakításhoz való hozzájárulás érdekében jött létre.

6.2.2. *Az életképesség visszatérése*

(231) Az ABX-WW, ABX-D és –NL tekintetében számított előrelátható eredmények, amint azok a fenti magyarázó részben szerepelnek, és reális feltételezéseken alapulnak, az életképesség visszatérését 2006 és 2007 közé teszik.

(232) Ezen kívül a pénzügyi eredmények egyértelműen javultak 2002 óta, amikor a szerkezetátalakítási tervet kidolgozták. Az ABX LOGISTICS Worldwide S.A szintjén az üzemi eredmény (EBIT) - 28,7 millió euróról (2002) + 11,6 millió euróra (2004) történő javulásáról van szó. Az ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (kivéve Air&Sea) üzemi eredménye - 32,0 millió euróról –[...] millió euróra változott ugyanezen időszak alatt, és az ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV közel jár az egyensúlyhoz, mivel - 6,7 millió euróról -[...] millió euróra változott.

(233) Az utóbbi évek során megfigyelt, e tagadhatatlan pénzügyi javuláson túl a magyarázó részből kiderül, hogy az ABX-csoport nyilvánvalóan egy valódi, szerves szerkezetátalakításon megy keresztül, amely az életképességének tartós helyreállítását célozza.

(234) Végül a Bizottság úgy véli, hogy az ABX LOGISTICS WW-csoport egésze tekintetében egy eladásról szóló megállapodás aláírása, amely az átruházást kötelezővé teszi a Bizottság jóváhagyására és az átruházás esetén szokásos feltételekre is figyelemmel, jelentős befektetési kötelezettségvállalásokkal kiegészítve a magán vevő részéről, az ABX-csoport szerkezetátalakítási tervének minőségét, és a tartós életképességének visszatérését meghatározó további mutatónak minősül.

6.2.3. *A verseny jogellenes torzulásának megelőzése*

(235) A 2004. évi iránymutatások szerint kompenzációs intézkedéseket kell hozni annak érdekében, hogy amennyire lehetséges, csökkentsék a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatását. Ennek hiányában a támogatást a közös érdekkel ellentétesnek kell tekinteni.

(236) Az ABX-csoport egyszer és mindenkorra kötelezte magát a kapacitásának nagyon jelentős csökkentésére. Ahogyan az már szerepelt itt, a szerkezetátalakítás végéig erősen csökkenteni fogja a tevékenységek telephelyeinek számát, az üzemi területet, az üzleti forgalmát, illetve még a személyzetét is, hogy a csökkentések szintje elérje az ABX-WW esetében 54 %-ot, az ABX-D esetében 69 %-ot, az ABX-NL esetében 44 %-ot és az ABX-F esetében 76 %-ot (különösen átruházások, és kirendeltségek bezárása formájában). E csökkentéseket a német piacon a belga hatóságok által 2005. [...]-ban tett további kötelezettségvállalások erősítik. Ezek a csökkentések, amelyek jelentősen túllépnek az eredeti tervben szereplőknél, ugyanennyi piacrészt szabadítanak fel a versenytársak javára.

(237) A Bizottság úgy véli, hogy ezek a bezárások és átruházások arányosnak tekinthetők, figyelembe véve a mennyiségi jelentőségüket, az ABX-csoport gyenge fennmaradó piaci részesedését a freight forwarding területén (Németországban kevesebb mint 2 %, Hollandiában 1 % 2002-ben), egy minimális hálózat fenntartásának szükségességét több európai országban az intermodális logisztikai szolgáltatások életképes tevékenysége Európán belüli megőrzésének érdekében, és végül azt a tényt, hogy a szállítási logisztikai ágazatra nem jellemző a túlkapacitás, és ez az ágazat terjeszkedik, ahogyan az a 2.2. szakaszban szereplő elemzés bemutatta. Emlékeztetőül, az ABX-csoport majdnem egyáltalán nem rendelkezik szállítási eszközökkel, és ennél fogva közúti fuvarozóként szinte nem aktív.

(238) Ezen kívül a Bizottság megvizsgálta, hogy a belga hatóságok által benyújtott információk alapján a kapacitáscsökkentések egy nagyon jelentős része a rövid távú hozzájárulási tevékenységeket érinti. E kiegészítő csökkentések az összesen 31 %-os telephely-leépítésből mintegy 19 %-ot, az összesen 21 %-os üzletiforgalom-csökkenésből 12 %-ot, a 40 %-os személyzeti leépítésből 15 %-ot, és az összesen 54 %-os raktárterület-csökkentésből 40 %-ot érintenek.

6.2.4. *A támogatás minimumra korlátozása*

(239) A 2004. évi iránymutatások előírják, hogy a támogatás összegét és intenzitását a lehető legkisebbre kell csökkenteni.

(240) E tekintetben a Bizottság először is azt állapítja meg, hogy az újratőkésítés a csoportot 80 %-os adósság/sajáttőke arányhoz juttatja a bejelentett intézkedések bevezetése után. Ez az arány 155 % a csoport elszámolásaiban meglévő 146 millió eurós goodwill (cégérték) levonása után.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., összevont mérleg

	3.12.31.	4.12.31.	5.6.30.	5.12.31. átváltás előtt	5.12.31. átváltás után	5.12.31. átváltás és a goodwill levonása után	6.12.31.	7.12.31.
Konszolidált sajáttőke	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Adósságok	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Eladósodottsági arány	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

(241) A Bizottság úgy véli, hogy indokolt a második, 155 %-os számot is figyelembe venni, mivel ez a goodwill nagyrészt az ABX-D ([...] millió eurós) és NL ([...] millió eurós) eredeti felvásárlásából származik, amelyek kapacitását jelentősen csökkenteni fogják a szerkezetátalakítás során (amit a belga hatóságok által 2005 decemberében közölt, a németországi jelenlét csökkentésére vonatkozó [...] kötelezettségvállalások megerősítenek). A belga hatóságok ezen kívül úgy vélik, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések bevezetése arra vezetne, hogy az SNCB [...] elszámolásaiból teljesen kimaradna a goodwill a német és a holland leányvállalatok tekintetében.

(242) Már pedig ez a két, 80 %-os és 155 %-os arány lényegesen felette marad az ABX-csoporttal összehasonlítható versenytársaknál megfigyelt ugyanezen arányoknak. Például e versenytársak arányainak átlaga (az üzleti forgalommal súlyozva) 43 %-os nagyságrendű (és 16 %-ra csökken, figyelembe véve a DPWN társaságot, amely azonban nem tűnik megfelelően összehasonlíthatónak ahhoz, hogy el lehessen fogadni).

(243) Ez azt jelenti, hogy az ABX-csoportot az ágazati átlagnál alacsonyabb szinten tőkésítik újra, és a pénzügyi struktúrája révén nem fog többletforrással rendelkezni.

(244) Másodsorban a Bizottság emlékeztet arra, hogy az ABX-WW nettó készpénzvagyona 2003 óta negatív, így az ABX-csoportnak nem áll fölösleges készpénzvagyon a rendelkezésére.

(245) Harmadsorban figyelembe kell venni azt a tényt, hogy az az ár, amelyet az SNCB-nek az ABX-WW részvényei eladásából befolyt jövedelemként kapnia kell, hozzájárul a támogatás tényleges összegének csökkentéséhez. Valójában a csoport és a versenytársai, valamint az SNCB és az Yvan számára egyenértékű lenne, hogy az SNCB által nyújtott támogatás annyival csökkenjen, amennyire az eladás szimbolikus áron történik, és hogy a megfelelő finanszírozást közvetlenül a vevő szolgáltassa.

(246) Egyébként a Bizottságnak azt is biztosítania kell, hogy a támogatás kedvezményezettje a saját forrásai terhére, vagy piaci feltételek mellett szerzett külső finanszírozással lényegesen hozzájáruljon a szerkezetátalakítási tervhez.

(247) E célból a Bizottság először meghatározza a szerkezetátalakítás teljes költségét, a nettó termelékenységi nyereségeket, és a működőtőke-szükséglet csökkenéseit.

A szerkezetátalakítás nettó költségei

Elbocsátások, bezárások	- 49,0
Cash-drain a szerkezetátalakítások alatt (nettó termelékenységi nyereség)	- 121,0
Adósság az SNCB felé (2002 előtti)	- 60,0
Az SNCB-adósságok kamatai (2002 előtti adósság + megmentési célú támogatás)	- 8,0
A hitelek és a kölcsönök megtérítése a bankok visszavonulása után	[...]
Az ABX hitelezőinek az Yvan által megtérített egyéb garanciák és követelések	[...]
Működőtőke-szükséglet csökkenése	29,1
Összesen	- 296,6

(248) E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy indokolt elfogadni a fenti táblázatban szereplő költségeket, különösen a következő okokból:

(a) A 49 millió eurós összeg a szerkezetátalakítás által közvetlenül okozott költségeknek felel meg, mint az elbocsátási kártalanítások vagy a leányvállalatok bezárásának költségei;

(b) A 121 millió eurós összeg megfelel a 2003–2005 közötti években szerkezetátalakítás alatt álló jogalanyok finanszírozási szükségletének (vagy cash-drainnek). Lényegében ez a szerkezetátalakításhoz szükséges befektetések, a pénzügyi kiadások és bizonyos rendkívüli elemek korrigált EBITDA-jának

felel meg. A Bizottság a belga hatóságok által átadott információk alapján megbizonyosodott arról, hogy a figyelembe vett befektetések főként informatikai befektetések, és mindenképpen alacsonyabbak az amortizáció összegénél. Az informatikai befektetések az újjászervezésnek, és a csoport termelékenysége növekedésének valóban fontos elemét képezik. A belga hatóságok egyébként megerősítették, hogy ezek a befektetések nem tartalmaznak kapacitásnövekedést. A Bizottság arról is meggyőződhetett, hogy a rendkívüli elemek főként a vállalkozás szerkezetátalakításához kapcsolódó költségeket tartalmaznak; ez érinti az újjászervezését, és az életképesség visszatérésének biztosításához szükséges termelékenységi intézkedéseket (elbocsátások a központi beosztásokban, jogi egyszerűsítési intézkedések, más termelékenységi intézkedések…).

Meg kell jegyezni, hogy maga a szerkezetátalakítás időszaka alatt a cash-drain által képviselt költséget – azaz 150,9 millió eurót – itt csökkentik a szerkezetátalakítástól várt pozitív hatások, 29,9 millió eurós pozitív cash-flow-t generálva az időszakban, ami az itt szereplő 121 millió eurós nettó költség;

(c) A 2005 végén meglévő többi finanszírozási szükségletet az ABX-WW átruházása előtt fedezni kell a csoport pénzügyi szerkezetének helyreállítása céljából. Azok vagy az SNCB felé fennálló adósságokra vonatkoznak, amelyeket majd tőkévé alakítanak (60 millió euró), és az arra vonatkozó kamatokra (8 millió euró), vagy a 2003–2005-ig tartó időszakban visszavont banki hitelkeretekre ([...] millió euró), vagy a meglévő garanciák és követelések ([...] millió euró) Yvan által történő előrelátható átvételre;

(d) A működőtőke-szükséglet csökkenése a csoportnak az ügyfelekkel és a szállítókkal való kereskedelmi kapcsolatai jobb kezeléséből adódik, és a szerkezetátalakítási költségből kerül levonásra.

(249) Ezen intézkedések finanszírozására az ABX-csoport meghatározott számú saját forrást, illetve piaci feltételekkel szerzett külső forrásokat mozgósított. Ezeket lényegében az eszközök harmadik személyek számára történő eladása (24,2 millió euró), a tevékenységek már leírt megvásárlása az ABX rendezett jogalanyai vagy az ABX-WW holding által a szerkezetátalakítás alatt álló jogalanyok számára (22,6 millió euró), a követelések elengedése, valamint a csoport rendezett részei által adott finanszírozás (10,6 + 6 millió euró) generálták. A csoport rendezett tevékenységei által jóváhagyott erőfeszítések tényleges hozzájárulásnak minősülnek a kedvezményezett részéről, amely maga a csoport egésze. Ehhez hozzáadódik az Yvan által nyújtott finanszírozás ([...] millió euró). E saját hozzájárulások összege [...] millió euró.

(250) A megelőző elemzésből következik, hogy a kedvezményezett szerkezetátalakítási szükséglethez való saját hozzájárulásának aránya 43,4 %. Ebben az esetben a Bizottság helyénvalónak tartja egy 50 %-nál alacsonyabb saját hozzájárulás elfogadását, tekintettel különösen: a szerkezetátalakítás hátterének különleges nehézségeire (amelytől közvetlenül 13 000 munkahely függ Európában); a kapacitáscsökkentések jelentőségére (50 %-ot elérő, főleg a rövid távú hozzájárulási tevékenységeket érintő csökkentés); arra a kockázatra, amellyel egy további csökkentés járna az ABX-WW nemzetközi szállítási logisztikai hálózatának életképessége tekintetében; arra a tényre, hogy az eredeti bejelentésre az 1999. évi iránymutatás vonatkozott, amely nem határozott meg minimális rátát; valamint az ABX-WW privatizációjára, amely a csoport életképességének, és a csoport jövőbeni támogatása hiányának szintén meghatározó eleme.

(251) Más elemek is hozzájárulnak annak bizonyításához, hogy a piacok hisznek az életképesség visszatérésének megvalósíthatóságában, a 2004. évi iránymutatásnak megfelelően. A Bizottság például emlékeztet arra, hogy az ABX-csoport képes volt – az SNCB garanciájával – olyan [...] millió eurós készpénzkeretet szerezni egy pénzügyi intézménytől, amelyet a kedvezményezett hozzájárulásának előző számításánál elővigyázatossági intézkedésként nem vettek figyelembe, mivel a Bizottság a bank és az SNCB számára fizetett díjak tekintetében nem tudta bizonyosan kizárni egy állami támogatási elem esetleges meglétét. Ezen kívül a magánbankok továbbra is jelentős összegű rövid távú hiteleket adtak meg az ABX-csoportnak komfort és állami garancia nélkül.

(252) A Bizottság tehát úgy véli, hogy igazolt az a feltétel, amely szerint a támogatást a minimumra kell korlátozni, és a vállalkozásnak a saját forrásaiból jelentősen hozzá kell járulnia a szerkezetátalakítás költségéhez.

6.2.5. *Az egyszeri támogatás elve*

(253) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az ABX-hálózatot 1998-tól hozták létre, és a Bizottság e határozatot megelőzően nem hagyott jóvá szerkezetátalakítási támogatást e hálózat tekintetében.

(254) A Bizottság egyébként úgy véli, hogy az ABX-csoport tervezett privatizációjának nem csak annak tartós életképessége visszatérését, hanem az „egyszeri támogatás” elvét is garantálnia kellene annak világossá tételével, hogy az így magánkézbe került vállalkozás esetében kevésbé valószínű újabb közpénz-injektálás.

6.2.6. *Következtetés*

(255) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az SNCB által az ABX-csoport szerkezetátalakításának keretében nyújtott támogatások összeegyeztethetők mind az 1999. évi, mind a 2004. évi iránymutatás kritériumaival, és ennél fogva összeegyeztethetők a Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésével. Különösen meg kell jegyezni azt, hogy az ABX-csoport rendezett részei lényegesen hozzájárultak a

nehéz helyzetben lévő vállalkozások finanszírozásához, és hogy e hozzájáruláson túl a csoport a támogatás ellentételezéseként lényegesen csökkentette a kapacitását. Sőt, az ABX-csoport privatizációja nem csak a csoport jövőbeni életképességének biztosítását teszi lehetővé, de meg is akadályozza a számára nyújtott újabb állami támogatások lehetőségét.

(256) A Bizottság végül emlékeztet arra, hogy a vasúti ágazatnak nyújtott állami támogatások területének politikai iránymutatásai, amelyeket a Bizottság a 2005. március 2-i határozatában, az N 386/2004 ügyiratban tett közzé, horizontálisan vizsgálják az olyan korlátlan garancia által felvetett kérdéseket, amelyben a vasúti vállalkozások több tagállamban részesülnek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az e határozatban vizsgált, és a Belga Államvasutak (SNCB) által az ABX Logistics csoport szerkezetátalakításának keretében nyújtott támogatások összeegyeztethetők a közös piaccal a 2. cikkben meghatározott feltételek mellett.

(2) Az SNCB által az ABX Logistics (France) egy rész megszüntetésének finanszírozására alkalmazott finanszírozás, és az e határozatban vizsgált más finanszírozások, különösen a 2001-ben megvalósított tőkebefektetések és a „párhuzamos hozzájárulások", nem minősülnek állami támogatásnak.

2. cikk

A Bizottság az 1. cikk (1) bekezdésében szereplő szerkezetátalakítási támogatások jóváhagyását attól teszi függővé, hogy az ABX Logistics-et e határozat közlésének időpontját követő [...]-n belül piaci áron olyan vevőnek adják el, aki nem áll jogi kapcsolatban az SNCB-vel, és tiszteletben tartja a lehetséges felvásárló által javasolt vásárlási és finanszírozási feltételekre vonatkozó kötelezettségvállalásokat, ahogyan azok e határozatban szerepelnek.

3. cikk

E határozat közlésétől számított két hónapon belül Belgium tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében hozott intézkedésekről.

4. cikk

Ennek a határozatnak a Belga Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2005. december 7 d.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

az alelnök